[4.]

Protokolle

über die

Vernehmungen der Sachverständigen

durch die

Eisen-Enquete-Kommission.

Inhalts-Verzeichniß.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Erste Vernehmung

am

5. November 1878

(1 Uhr).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender,
" Geh. Oberregierungsrath Huber,
" Königl. bayr. Staatsrath von Schloer,
" Geh. Kommerzienrath Stumm,
" H. H. Meier,
" Geh. Bergrath Dr. Wedding.

Sachverständiger: Herr Generaldirektor der Aktiengesellschaft „Phönix", Thielen von Laar bei Ruhrort.

(Fragebogen A.)

Vorsitzender: Ich bitte den Herrn Sachverständigen, uns Mittheilungen über den Umfang seines Geschäftsbetriebes zu machen, um uns die Grundlage bekannt zu machen, auf der Sie Ihre Aussagen abgeben.

Herr **Thielen:** Ich bin Mitglied der Direktion der Aktiengesellschaft Phönix, die folgende Betriebszweige in sich vereinigt: 1. Hochofenbetrieb, von vorhandenen 9 Oefen augenblicklich 6 in Betrieb; 2. ein Bessemerwerk mit zwei Konvertoren; 3. ein Siemenswerk mit vier Oefen; 4. vier Walzenstrasten, zwei für Schienen, eine für Grobeisen und eine vierte für eiserne Schwellen, außerdem Stabeisenfabrikation, Drahtfabrikation, auf der Hütte in Eschweiler ein Räderwalzwerk in bedeutendem Umfange, außerdem Blechwalzwerk, Façoneisen- und Bandagenwalzwerk. Auf der Hütte zu Kupferdreh wird Gießereiroheisen, auf der Hütte zu Berge Borbeck Puddeleisen produzirt. Außerdem Eisenerzgruben im Nassauischen, auf dem Westerwalde, an der Ruhr, und Raseneisensteingräbereien im Holländischen und an der preußisch-holländischen Grenze. Außerdem haben wir eine Kohlengrube seit einer Reihe von Jahren in Pacht, so daß wir zum großen Theil unsern Kohlenbedarf aus der eigenen Zeche decken.

Herr **Stumm:** Die Fabrikation von cementirten Schienen haben Sie aufgegeben?

Herr **Thielen:** Schon seit 3 bis 4 Jahren. Die Fabrikation von eisernen Schienen hat fast ganz aufgehört, es kommt nur hin und wieder ein kleiner Auftrag vor.

Herr **Meier:** Kaufen Sie auch fremdes Roheisen, und woher?

Herr **Thielen:** Wir kaufen fremdes Roheisen von Luxemburg, zur Schwellenfabrikation in Ruhrort und zur Herstellung von Façoneisen in Eschweiler. Englisches Gießereiroheisen brauchen wir nicht, wir importiren aber bedeutende Quantitäten Hämatiteisen vom Cumberland und von Middlesborough.

Vorsitzender: Wir können demnach wohl zum Fragebogen A. Frage 1 übergehen:

> Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Herr **Thielen:** Gestatten Sie mir, daß ich die Frage 5 hiermit kombinire, es würde die Beantwortung abkürzen.

Die Selbstkosten des Jahres 1877/78 stellen sich 1. für Kohlen bei der Hütte in Ruhrort auf 6,$_{50}$ *M.*, immer per 1000 kg; für die Hütte in Eschweiler 7,$_{49}$ *M.* Koks stellt sich in Ruhrort auf 9,$_{59}$ *M.*, in Borbeck auf 9,$_{03}$ *M.*, in Kupferdreh auf 9,$_{72}$ *M.*

Die Erze für das Qualitätspuddeleisen stellten sich im Durchschnitt auf 11,$_{58}$ *M.*, alles loco Hütte, für Gießereiroheisen auf 12,$_{72}$ *M.*, für Bessemerroheisen auf 17,$_{79}$ *M.*, Kalkstein 4,$_{31}$ *M.* Daraus resultirt ein Selbstkostenpreis beim Qualitätsroheisen im Durchschnitt von 51,$_{64}$ *M.*, Gießereiroheisen 59 *M.*, Bessemerroheisen 67,$_{78}$ *M.*

Herr **Stumm:** Die Luxemburger Qualität machen Sie selbst nicht?

Herr **Thielen:** Nur in seltenen Fällen, wenn sich große Schlackenabfälle angehäuft haben.

Herr **Stumm:** Wird zu dem gewöhnlichen Roheisen keine Schlacke verwendet?

Herr **Thielen:** Nur in sehr geringem Maße, das hängt von den Abnehmern ab. Die Drahtwerke erfordern ein Eisen ohne Schlacken, ebenso die Blechwalzwerke, und die Firma Krupp erhält ein sehr reines Eisen in größeren Quantitäten für Qualitätseisen.

Herr **Stumm:** Puddelschlacken setzen Sie gar nicht zu?

Herr **Thielen:** Bei diesem Eisen nicht. Wenn das Roheisen den ferneren Betrieben zu den Selbstkosten übergeben wird, so stellen sich beste Luppen in Ruhrort auf 76,30 ℳ, in Eschweiler auf 83,22 ℳ, die ordinären Luppen in Ruhrort auf 71,12 ℳ, in Eschweiler auf 67,94 ℳ. Das Bessemereisen zum Selbstkostenpreise als Einsatz genommen liefert Bessemeringots zum Preise von 101 ℳ, und der Martinofen zu 103,97 ℳ.

Das fertige Fabrikat stellte sich im Jahre 1877/78 wie folgt: Handelseisen in Ruhrort auf 120,20 ℳ, in Eschweiler auf 122,43 ℳ. Das feine Eisen und Draht von 5 mm aufwärts auf 129,29 ℳ, die Stahlschienen auf 126 ℳ, Stahlbandagen auf 147,42 ℳ, Feinkorn auf 167,83 ℳ, Bleche auf 167,01 ℳ, fertige Satzaxen im Durchschnitt auf 212 ℳ. Das ist eine Gußstahlaxe mit 2 Rädern und Gußstahlbandagen.

Wenn ich von Gußstahl spreche, so meine ich übrigens immer Bessemerstahl, ich behalte immer noch die alte Nomenklatur bei.

Diese Selbstkosten für 1877/78 haben sich bis heute sehr wenig verschoben. Die Preise für Kohlen, Erze, Puddelroheisen u. s. w. sind ungefähr dieselben geblieben, der Unterschied tritt eben nur bei Stahlschienen hervor, weil englisches Eisen in den letzten Monaten gesunken ist, ebenso auch fremdländische Erze und der Transport billiger geworden sind. In obigen Preisen sind die Generalunkosten des Geschäftes nicht verrechnet, dieselben betragen 6—8 ℳ per 1000 kg, die den Selbstkosten zuzusetzen sind.

Ich käme dann zur Frage 5:

Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

Im Jahre 1869 stellten sich die Koks auf 11,49 ℳ, 1873 auf 21,50 ℳ für Ruhrort; für Borbeck auf 10,69 ℳ und 20,01 ℳ. Die Kohlen 1869 für Ruhrort 7,356 ℳ, 1873 15,90 ℳ. In Eschweiler die Kohlen 1860 7,425 ℳ, 1873 12,50 ℳ. Die Erze für Puddeleisen, die heute 11,58 ℳ kosten, kosteten 1869 11,884 ℳ, und 1873 11,20 ℳ, — da tritt kein Unterschied hervor. Das Puddelroheisen 1869 59,19 ℳ, 1873 91,67 ℳ. Die Prima-Luppe 1869 in Ruhrort 106,80 ℳ, in Eschweiler 115,80 ℳ, — und 1873 für Ruhrort 170 ℳ, für Eschweiler 165 ℳ. Ordinäre Luppen 1869 in Ruhrort 102 ℳ, in Eschweiler 93,60 ℳ; 1873 in Ruhrort 147 ℳ, in Eschweiler 120 ℳ. Bessemer Blöcke und Martinblöcke wurden damals nicht angefertigt. Handelseisen 1869 in Ruhrort 144 ℳ, in Eschweiler 156 ℳ, 1873 in Ruhrort 225 ℳ, in Eschweiler 234 ℳ, Stahlbandagen wurden nicht angefertigt. Feinkornbandagen 1869 234 ℳ, 1873 330 ℳ, Bleche 1869 182 ℳ, 1873 306 ℳ, Faconeisen 1869 180 ℳ, 1873 275 ℳ. Fertige Satzaxen 1869 320 ℳ, 1873 315 ℳ.

Vorsitzender: Danach wäre ja der Preis 1873 geringer als früher gewesen.

Herr **Thielen:** Es ist schwer hierüber ein Urtheil abzugeben, weil das Material sich verändert hat. Es kann ja sein, daß 1869 besseres Material genommen wurde als 1873, wo alle Welt auf Ablieferung der Räder drängte, und mit geringerem Material zufrieden war, z. B. eiserne anstatt Stahlaxen, wenn nur der Auftrag überhaupt zur Ausführung übernommen wurde.

Vorsitzender: Wir würden dann übergehen zur Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Herr **Thielen:** Die Selbstkosten unserer Nachbarwerke werden sich den unsrigen wohl sehr nahe anschließen. Wir sind das einzige Werk, welches unmittelbar am Rhein liegt, haben also etwas billigere Erzpreise, dafür aber theurere Kohlenpreise. Nur bei der Stahlschienenfabrikation können wir wegen der auswärtigen Erze etwas billiger arbeiten.

Herr **Meier:** Woher beziehen Sie hauptsächlich Ihre fremden Erze?

Herr **Thielen:** Wir haben in früheren Jahren hauptsächlich aus Algier (Bona) bezogen, dann 1876/77 große Quantitäten aus Elba und heute scheinen die nordspanischen Erze die anderen verdrängen zu wollen.

Herr **Stumm:** Liegt nicht ein Vortheil Ihres Werkes auch darin, daß Sie am Rhein liegen, für den Export nach dem Oberrhein und Holland?

Herr **Thielen:** Jawohl, wir liegen in den Wasserfrachten immer um eine Kleinigkeit günstiger als andere Werke. Früher hatten wir nach Süddeutschland einen Vorsprung, aber heute sind wir durch die Konkurrenz der Saar- und Moselwerke fast ganz verdrängt. — Die Werke in der Nähe von Dortmund haben übrigens ebenso billige Frachten, weil sie die Ems- und Weserhäfen erreichen können.

3. Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:
   - die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate?
   - die Transportkosten derselben?
   - die Arbeitslöhne?
   - die allgemeinen Betriebs-, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

Der Preis der Kohle, der in Ruhrort 6,50 ℳ beträgt, setzt sich zusammen aus den Förderungskosten von 4,33 ℳ und den Transportkosten von 2,17 ℳ. Für die Erze, die 11,58 ℳ kosten, betragen die Förderungskosten 4,69 ℳ und die Transportkosten 6,89 ℳ. Bei den Erzen für Bessemereisen, die sich 17,79 ℳ stellen, beträgt der Ankaufspreis im Durchschnitt 8,05 ℳ und der Transport 9,74 ℳ. Beim Kalkstein ist der Ankaufspreis 1,51 ℳ, der Transport 2,60 ℳ, beim Puddelroheisen, wo die Gesammtselbstkosten 51,64 ℳ betragen, sind die Förderungskosten der Erze 11,36 ℳ, die Transportkosten der Erze 17,19 ℳ, der Kokskohlen 3,38 ℳ, Kalkstein 2,60 ℳ, so daß der Gesammttransport 23,17 ℳ kostet, Löhne 3,63 ℳ, Unterhaltung und Generalkosten 2,95 ℳ, die Beamtengehälter 0,50 ℳ, Koks 8,04 ℳ, Kohle 0,07 ℳ, Kalkstein 1,51 ℳ.

Beim Bessemerroheisen setzen sich die Selbstkosten zusammen aus dem Ankaufspreis der Erze 17,05 ℳ, den Transportkosten und zwar für Erze 21,20 ℳ, für Kokskohlen 3,41 ℳ, Kalkstein 2 ℳ, Kohle 0,64 ℳ, Löhne 6,39 ℳ, Betriebs-, Unterhaltungs- und Generalkosten 2,49 ℳ, Amortisation der Hochofenanlagen 1,50 ℳ, Beamtengehälter 1,12 ℳ, Koks 9 ℳ, Kohlen 2 ℳ, Kalkstein 1,24 ℳ.

Herr **Stumm:** Sind die Amortisation und Verzinsung in Ihren Selbstkosten mit enthalten?

Herr **Thielen:** Nein, was wir Amortisation nennen, ist nur die Amortisation der Hochofenanlagen, die Reparatur der Apparate und Oefen u. s. w. Dazu wird ein Fonds angesammelt und es tritt eine Belastung der Selbstkosten von je 1,50 ℳ pro 1 000 kg ein. Nur für die Kessel haben wir eine besondere Amortisation.

Dagegen ist die eigentliche Amortisation der Anlagen und des Kapitals nicht mit inbegriffen.

Für die Prima-Luppen setzen sich die Selbstkosten zu-

sammen aus dem Ankaufspreise der Kohlen loko Hütte, — ich habe immer nur die Hütte in Ruhrort genommen, weil die Verhältnisse in Eschweiler sehr analoge sind —, Ankaufspreis der Kohlen loco 8,44 ℳ., Einsatzpreis des Roheisens 57,09 ℳ., Arbeitslohn 8,40 ℳ., Generalia 2,37 ℳ. Bei ordinären Luppen ist der Kohlenpreis 7,49 ℳ., Roheiseneinsatz 55,41 ℳ., Löhne 7,56 ℳ., Generalia 1,16 ℳ.

Bei Bessemer Blöcken: Ankaufspreis der Kohlen 2,12 ℳ., des Bessemer Eisens 84,86 ℳ., des Kalksteins 0,15 ℳ., Löhne 5,05 ℳ., Beamtengehälter 0,45 ℳ., Verbrauchsgegenstände, Generalia 7,02 ℳ.

Herr **Stumm**: Welcher Abgang ist beim Bessemer-Roheisen angenommen?

Herr **Thielen**: Das wechselt, gewöhnlich ca. 10 pCt. und ein Verlust an Enden u. s. w. von 2 bis 4 pCt., der aber wieder als Abfall gewonnen wird dem Gewichte nach, wenn auch in geringerer Waare. Wenn z. B. der Einsatz 70 ℳ. beträgt, so ist in dem Roheisenpreis von 84,86 ℳ. der Abgang enthalten und der Minderwerth des Schrots. Es wird der Werth des Schrots der Hütte wieder zur Last geschrieben.

Bei den Martinblöcken beträgt der Ankaufspreis der Kohle 3,85 ℳ., des Bessemer Eisens 83,31 ℳ., Löhne 8,07 ℳ., Verbrauchsgegenstände 8,7 ℳ.

Beim Handelseisen: Kohle 6,04 ℳ., Löhne 13,93 ℳ., Verbrauchsgegenstände 13,26 ℳ., Einsatz an Halbfabrikaten 90,65 ℳ.

Beim Draht: Kohle 4,67 ℳ., Löhne 13,27 ℳ., Verbrauchsgegenstände u. s. w. 12,12 ℳ., Einsatz an Halbfabrikaten 100,14 ℳ.

Herr **Stumm**: Woraus erklärt sich dieser auffallend geringere Kohlenverbrauch beim Draht?

Herr **Thielen**: Die Drahtwalze braucht weniger Kohlen, weil sie ihren Dampf von anderen Werken miterhält und dadurch nicht belastet wird.

Bei Stahlschienen beträgt der Ankaufspreis der Kohle 1,54 ℳ., Löhne 7,90 ℳ., Verbrauchsgegenstände 3,56 ℳ., Halbfabrikate 113 ℳ.

Bei Stahlbandagen: Kohle 2,55 ℳ., Löhne 9 ℳ., Verbrauchsgegenstände 5,15 ℳ., Halbfabrikate 130,73 ℳ.

Bei den Blechen: Kohle 15,44 ℳ., Löhne und Verbrauchsgegenstände 10,67 ℳ., Halbfabrikate 120,02 ℳ.

Bei den Satzaxen: Kohle 5,98 ℳ., Koks 1,21 ℳ., Löhne 29,82 ℳ., Verbrauchsgegenstände und Generalia 9,37 ℳ., Halbfabrikate 165,62 ℳ.

Herr **Stumm**: Natürlich wird bei der Verifizirung dieser Angaben dividirt werden müssen mit dem Kohlenpreis in die pro Tonne verausgabten Preise, um den Kohlenverbrauch zu konstatiren.

Ich möchte noch fragen, ob Sie denn für Schweißwerk und Puddelwerk Kohle von derselben Qualität verwenden?

Herr **Thielen**: Das Puddelwerk verbraucht eine geringere Kohle, das Schweißwerk eine fettere Kohle. Im Ganzen bezahlen wir die Kohle für das Schweißwerk mit 2 ℳ. per 100 Centner mehr, als die Kohle für das Puddelwerk.

Wir haben eine geringere Kohle bei dem Puddelwerk eingeführt zu 25—26 ℳ. loco Hütte, abgesiebte Nußkohle von Gaskohlenzeche.

Frage 4:

> Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien? Sind diese Beträge unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

Die Beträge sind nicht in 1. eingerechnet. Es ist weder die Amortisation der bestehenden Anlagen noch des Kapitals darin enthalten und in den letzten Jahren hat kein Verdienst stattgefunden, also auch keine Abschreibung.

Vorsitzender: Seit wann ist diese Pause eingetreten?

Herr **Thielen**: 1874 haben wir zuletzt Dividende gezahlt.

Herr **Meier**: Ist der Ertrag für 1878 schon ausgerechnet?

Herr **Thielen**: Noch nicht für die Aktionäre, sonst aber steht er schon fest.

Herr **Meier**: Hat sich das Verhältniß etwas gebessert?

Herr **Thielen**: Wir haben grade genug, um die nöthigste Amortisation und die Erneuerungsarbeiten für die Hochöfen vorzunehmen.

Herr **Stumm**: Haben Sie keine statutenmäßige Amortisation?

Herr **Thielen**: Nein, die Amortisation wird nach dem Stande der Bilanz vorgenommen.

Herr **Stumm**: Wie hoch rechnen Sie denn eine jährliche Amortisation, um die Anlagen bei Zeiten auf den richtigen Werth zurückzubringen?

Herr **Thielen**: Bei solider Wirthschaft für Maschinen u. dergl. etwa 10 pCt., bei Hüttenanlagen natürlich eine kleinere Quote.

Herr **Huber**: Können Sie vielleicht Ihre Amortisationsmethode angeben?

Herr **Thielen**: Wir haben in den Jahren 1870—1878 auch amortisirt, wenn auch in ungenügendem Grade. Im Jahre 1877/78 hat der Betrieb einen Totalüberschuß von 800 000 ℳ. geliefert, von welcher Summe 320 000 ℳ. auf Generalunkosten verrechnet werden mußten. Von dem Ueberschuß sind auch sämmtliche Baukosten abgeschrieben, außerdem die Anlage einer Tiefbaugrube mit 60 000 ℳ., sowie für die Erneuerung eines Hochofens.

Im Jahre 1873 haben wir auch sehr große Neubauten gemacht, ein neues Stahlwerk gegründet, wobei 800 000 Thlr. verbaut sind, davon ist eine bedeutende Quote jedoch sofort abgeschrieben worden.

Herr **Huber**: Wie hoch belief sich die Dividende im Jahre 1873?

Herr **Thielen**: Im Jahre 1873 haben wir eine Dividende von 15 pCt. Act. Litt. A. und 30 pCt. Act. Litt B. gezahlt. Im Jahre 1861 ist eine Reduktion eines Theils der Aktien erfolgt, dieselben sind zusammengelegt auf 1/10 und bilden die Litt. B.; außerdem ist eine Neu-Ausgabe erfolgt unter Litt. A.

Vorsitzender: Wir gehen über zur Frage 6:

> Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

Herr **Thielen**: Das ursprüngliche Aktienkapital des „Phönix" im Jahre 1855 betrug 18 000 000 ℳ., im Jahre 1861 wurde es reduzirt auf 1/10 der Höhe, und es fand bei dieser Gelegenheit eine Emission der Aktien A. statt von 7 500 000 ℳ.

Im Jahre 1873 fand eine neue Aktienemission Litt. A. von 1 500 000 ℳ. und später fernere 4 500 000 ℳ. Act. Litt. A. und 900 000 ℳ. Litt. B., so daß das heutige Kapital besteht aus 13 500 000 ℳ. Litt. A.
und 2 700 000 = Litt. B
Summa 16 200 000 ℳ.

Sämmtliche Emissionen fanden al pari statt, also ohne Gründergewinn.

Herr **Stumm**: Aber doch ein negativer Gründergewinn? Es stecken also nicht nur die obengenannten Summen im Kapital des „Phönix", sondern man muß, um das genaue Kapital zu berechnen, den zehnfachen Betrag der Aktien B. mit in Betracht ziehen?

Herr **Thielen**: Das ganze Kapital, das in unserem Unternehmen steckt, beträgt 32 400 000 ℳ.

Herr **Stumm**: Haben Sie etwa berechnet, welcher Nutzen gemacht werden müßte, um das ganze Werk mit 5 pCt. zu verzinsen?

Herr **Thielen**: Wenn wir das Werk mit 5 pCt. verzinsen wollen, so müßten wir einen Gewinn von 10 pCt. auf die Hauptfabrikate erzielen.

Vorsitzender: Die Frage 7 lautet:

Steckt Gründergewinn darin? event. in welchem Maße?

Herr **Thielen**: Nein!

Ueber die Frage 8:

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

bin ich in der Lage, den Herren über England detaillirte Auskunft geben zu können. Ich habe längere Zeit in England gelebt, und auch in den letzteren Jahren die dortigen Distrikte bereist.

Für uns kommt von England hauptsächlich in Betracht 1. der Bezirk von Cleveland, 2. der Bezirk von Cumberland, 3. Glasgow, 4. der Bezirk von Sheffield, 5. Wales.

Was den Clevelandbezirk betrifft, so produzirte der bis vor kurzer Zeit nur sogenanntes Clevelandeisen, was uns in Deutschland gewaltige Konkurrenz gemacht und in den letzten Jahren die Produktion von Gießerei-Roheisen fast unmöglich gemacht hat.

Die Selbstkosten des Cleveland-Roheisen betrugen in den Jahren 1877/78 auf einem der bedeutendsten Werke des Middlesborough-Distrikts, das mit 8 von 15 Hochöfen arbeitet, 43 *M.* Wenn die Herren es wünschen, kann ich Einzelheiten geben, es handelt sich um Clevelandeisen Nr. 3 u. 4.

Für Kohlen stellen sich die Preise auf $6_{,70}$ d per englische Tonne Roheisen, Kohlen für Kessel $0_{,13}$ d., für kleine Kohlen zum Rösten $3_{,50}$ d., für Oel, Eisen, Holz $9_{,60}$ d., für Gußstücke $9_{,0}$ d., für Löhne 4 s. 3 d., Ziegelsteine, feuerfeste Materialien $2_{,86}$ d., Büreaukosten, Beamtengehälter $3_{,26}$ d., laufende Ausgaben für Polizei, Heizungen, für Büreau und kleine Ausgaben $2_{,25}$, Werkstätten 1 s., dann kommt eine Reihe kleinerer Ausgaben, die sich zusammenfassen lassen mit $8_{,37}$ d., Eisensteine 3 t 7 Ctr. à 5 s. per Tonne 16 s. 9 d., Koke 23 Ctr. macht 15 s., Kalksteine 12½ Ctr. 2 s. 6 d., macht zusammen 43 s. Seitdem diese Selbstkosten gemacht sind, haben sich die Verhältnisse in Cleveland bedeutend geändert. Der Preis für Eisenstein beträgt heute 3 s. anstatt 5 s. und ebenso sind die Kohlenpreise in Cumberland bedeutend heruntergegangen, so daß heute ein gut situirtes Werk für 37 s. 6 d. arbeiten kann; und ich halte es nicht für unmöglich, daß noch weitere Preisreduktionen in kurzer Zeit stattfinden können. Die Grundbesitzer werden wahrscheinlich gedrängt werden, von den Abgaben abzulassen, und dann wird ein weiterer Rückgang des Preises nicht ausgeschlossen sein. Ich komme darauf bei Cumberland zurück.

In den letzten beiden Jahren hat sich der Middlesborough-Distrikt, nachdem er den Eisenschienenabsatz verloren hat, mit aller Gewalt auf die Fabrikation von Stabeisen, Walz- und Schiffseisen geworfen, und exportirt dieselben zu solchen Preisen, und ist in der Lage, sie dafür herzustellen, daß unsererseits eine Konkurrenz in den Ostseehäfen, in Dänemark u. s. w. kaum mehr möglich ist. Man verkauft in England heute Middelsbourgh-Stabeisen zu 5 Lstr. 10 s.

Herr **Meier**: Sie haben also früher in Dänemark und Schweden konkurrirt?

Herr **Thielen**: Ja! In früheren Jahren brauchte man gute Qualitäten, während diese in den letzteren Jahren weniger Käufer finden. Wir bekommen von dem Käufer in Deutschland für beste Qualität kaum mehr, als für das gewöhnliche Middlerborough-Eisen gezahlt wird. Wir können dem Käufer die Preise berechnen, die ihm in Cleveland gestellt werden, dann wird man uns vielleicht den Vorzug geben.

Herr **Meier**: Ist unser Eisen besser?

Herr **Thielen**: Es ist ganz wesentlich besser.

Die Cleveland-Hochöfen produziren in der Woche 3 bis 400 Centner.

Ich erwähnte, daß der Kohlenpreis vielleicht herunter gesetzt werden kann; — das hat darin seine Begründung, daß die Arbeit, die im Jahre 1871 12 Stunden betrug, im Jahre 1873 auf 10½ Stunde reduzirt wurde, worauf sie heute noch steht. Die Agitation in den Kreisen der Kohlengrubenbesitzer wird die Leute zwingen, die alte Arbeitszeit von 12 Stunden zu acceptiren. Mit den Erzen hat es dieselbe Bewandtniß: im Jahre 1870 mußten die Bergleute Schichten von 12 Stunden machen, in den Jahren 1873 bis 1877 von 8 bis 9 Stunden, so daß der Verdienst der Bergleute pro Stunde sich höher stellt als im Jahre 1871. In diesem Montanbezirke beabsichtigt man nun die Löhne der Bergleute um 10 Prozent herabzusetzen, oder ihnen die frühere Arbeitszeit wieder aufzuzwingen.

Herr **Meier**: Es wird aber doch nicht nach Stunden gerechnet?

Herr **Thielen**: In vielen Bergwerken doch!

Zur Fabrikation des Walzeisens werden in Cleveland gebraucht 20 bis 23 Ctr. Roheisen und 24 Ctr. Kohlen. Die Puddler erhalten im Durchschnitt einen Tagelohn von 8—8 s. 3 d., wovon 3 s. 6 d. an den zweiten Mann abgegeben werden müssen. Die Puddelöfen machen Chargen von 4 bis 4½ Ctr.

Die Leute arbeiten heute noch 5 Schichten pro Woche. Cleveland hat 2120 Puddelöfen, von denen heute nicht die Hälfte beschäftigt sind.

Um 1 Tonne Lascheneisen in fertiges Material zu verwandeln, werden an Kohlen verbraucht für Schienen 13 Ctr., für Bleche 20—21 Ctr., für Stabeisen 13—14 Ctr. Der Totalabgang beträgt bis zur fertigen Waare 33⅓ pCt. Der Preis der Middlesborough-Stabeisen im Jahre 1874 betrug 10 Lstr. 15 s. 7 d., jetzt 5 Lstr. 10 s., man würde heute auch mit 5 Lstr. 5 s. ankommen.

Die Kohlen und Koks haben eine Distanz zu durchlaufen von ca. 25—40 englischen Meilen. Die Erze liegen zum Theil unmittelbar bei den Werken, — die höchste Entfernung ist 25 Meilen; der Kalk wird 25—40 englische Meilen angebracht. Für unser Werk betragen diese Entfernungen:

1. Erze . . . 190 – 244 km,
2. Kalkstein . . 58— 84 „
3. Kohlen . . 4— 36 „ (Durchschn. 17 km).

Herr **Meier**: Sie erwähnten die Frachten für die Kohlen. Ich weiß, daß nach den Kontrakten, die die größeren Werke machten, früher der Preis für Frachten sich auf ½ d. pro Centner und pro englische Meile stellte.

Herr **Thielen**: Ich habe meine Zusammenstellungen entnommen aus der Report der Iron Trade Association, die aus dem Jahre 1877 datiren und darnach betrugen sie 1 d. per Tonne und pro englische Meile.

Es herrscht heute eine große Unzufriedenheit in Cleveland mit den Bahnen. Man hat eine Reihe von Zusammenstellungen gemacht, die es beweisen, daß man per Tonne und Meile mehr bezahlt als in den Nachbardistrikten, und man hofft die Frachten herunter zu bekommen.

Herr **Meier**: Sie haben „durchschnittlich 25 Meilen" Fracht?

Herr **Thielen**: Sechs bis zwanzig Meilen; die großen Werke haben nicht mehr wie sieben bis acht Meilen.

In den Jahren 1875/76 hat in Cleveland die Firma Bolckow-Vaughan angefangen, sich auf die Produktion von Bessemerstahl einzurichten und hat mit Hülfe eines ge-

waltigen Kapitals ein prächtiges Werk nahe bei den Gruben — das mächtigste Stahlschienenwerk, das in England existirt — erbaut; es liegt unmittelbar am Flusse Tees und hat Vortheile der Lage wie kein anderes Werk in England und auf dem Kontinent. Die Erze bezieht man fast ausschließlich aus Spanien und bekommt diese Erze heute zu einem Preise von 16 s. 6 d., die Wasserfracht beträgt höchstens 9 s. Man bläst daraus ein Bessemereisen, das ihnen 54—55 s. kostet, und ist in der Lage, heute Stahlschienen zu 5 Lstr. herzustellen, wenn man in regulärem Betriebe arbeitet, was vielleicht heute noch nicht ganz der Fall ist. Die Fracht von dort beträgt nach Rußland, wo es sein Hauptabsatzgebiet naturgemäß zu suchen hat, 7 s., während wir nach Riga 14 s. bezahlen, nach Königsberg 15. Die Frachten von England nach den Ostseehäfen betragen ca. 7 s., nach Rotterdam 5 s. bis 5 s. 6 d., nach Havre 7 s. 6 d., Bordeaux 10 s. — Wir haben in den vergangenen Jahren jedenfalls über 6 000 t über Rotterdam und Antwerpen nach den preußischen Ostseehäfen verschickt, die alle ausschließlich für Deutschland bestimmt waren; in früheren Jahren ist viel über Königsberg nach Rußland gegangen. Es sind aber im vergangenen Jahre keine Geschäfte mit uns gemacht.

Unser bester Abnehmer an der Ostsee in den letzten Jahren war die Königl. Ostbahn, sie hat sämmtliches Material von heimischen Fabriken bezogen; ferner Berlin-Stettiner Eisenbahn. Alles was östlich der Linie Hamburg-Berlin liegt, muß den Umweg per See um Dänemark machen. Früher wurde vorzugsweise der Weg über Rotterdam von uns gewählt, jetzt aber macht Antwerpen große Anstrengungen, die Transporte an sich zu reißen, und ist die Folge davon gewesen, daß unsere Schienen diesen letzteren Weg in überwiegender Quantität nehmen.

Diese Werke von England, speziell Cleveland, haben wegen der billigen Selbstkosten und Frachten auch dem deutschen Markt eine solche Konkurrenz gemacht, daß wir derselben nicht mehr begegnen können. Die Leute stellen außerordentlich niedrige Preise, es ist ihnen möglich, für 5 Lstr. 12 s. die Schienen in den Ostseehäfen mit Vortheil zu liefern, und ein deutsches Werk selbst in der günstigsten Lage kann nicht annähernd zu diesen Preisen verkaufen.

Herr **Meier**: Dasselbe, was Sie hervorheben, ist von den anderen englischen Werken diesen Werken gegenüber oder den Clevelandwerken gegenüber behauptet worden. Es wird auch wohl von der Fracht nach dem Mittelmeer abhängen?

Herr **Thielen**: Nein! Dieselben fürchten sich nicht vor Middlesborough hinsichtlich des Mittelmeers oder Spaniens. Von Cardiff nach dem Mittelmeer beträgt die Fracht 7 bis 8 s. Für Sheffield trifft dies vollständig zu und ich bin überzeugt, daß das Sheffielder Geschäft im nächsten Jahre zurückgehen wird, es kann auf die Dauer nicht konkurriren. — Cumberland kann viel günstiger konkurriren, wenn der Widerstand der Grundbesitzer erst überwunden ist, der ihm noch entgegen steht. In Cumberland stellen sich die Selbstkosten des Roheisens auf 53 s. Die Erze werden in unmittelbarer Nähe der Hochöfen gewonnen und inkl. der kurzen Distanz, die sie zu durchlaufen haben, stellt sich der Selbstkostenpreis pro Tonne auf 7 bis 8 s.; der Verkaufspreis ist bekanntlich in den Gruben heute 11 bis 14 s. Die Abgaben an die Grundbesitzer betragen in einzelnen Fällen bis über 3 s. pro Tonne. Die Cumberlandwerke, namentlich die drei Werke Barrow, Morsbag und Westcumberland, haben in den letzten Jahren entschieden Front gemacht gegen diese Abgabe und einige der größten von ihnen haben angefangen, spanische Erze zu importiren zu einer Fracht von 9 und 10 s. Das spanische Erz ist mit 6 s. 9 d. bis 7 s. im spanischen Hafen zu kaufen, während ihnen das eigene Erz 11—14 s. kostet; außerdem hat das spanische Erz den Vortheil, daß es als Gangart zum großen Theil Kalkspath führt und daß es auch in schweren Blöcken vorkommt; das spanische Erz ist für einen Hüttenmann das Ideal eines Eisenerzes. Man glaubt in Cumberland, daß es gelingen wird, die royalty auf 1 s. zu ermäßigen, und dann würden die Selbstkosten des Roheisens sofort auf 50 s. pro Tonne zurückgehen.

Herr **Stumm**: Lassen sich die Selbstkosten durch die Einführung einer besseren Kohle ermäßigen?

Herr **Thielen**: Daß die Selbstkosten geringer werden durch die Einführung einer besseren Kohle, ist wohl unzweifelhaft, besonders wenn es gelingt, die Fracht auf den Eisenbahnen noch zu reduziren.

Herr **Stumm**: Bezieht Cumberland seine Kohlen nicht zum größten Theil per Kanal?

Herr **Thielen**: Zum geringern Theil per Kanal, zum größern Theil per Bahn, der Norden ist ziemlich hügelig, und erhält keine Wasserverbindung.

Wenn es den Werken in Cumberland gelingt, die Selbstkosten auf diese Weise herabzumindern, so ist anzunehmen, daß es ihnen möglich sein wird, sich der Konkurrenz von Middlesborough dauernd zu erwehren. Angenommen, daß die Schienenwalzwerke in Cumberland sich das Roheisen mit 54 s. verrechnen, dann würden sie in der Lage sein, Blöcke für 79 s. herzustellen und dadurch würden sich nach westfälischen Verhältnissen Stahlschienen zu 5 Lstr. und billiger herstellen lassen.

Was die Frachten von Cumberland betrifft, so liegen sie nicht so günstig wie die Frachten von Middlesborough. Cumberland hat nur billige Frachten nach Spanien und dem Mittelmeer, von wo die Schiffe andere Frachten, d. i. Erze, zurückbringen können. Außerdem haben die dortigen Häfen den Nachtheil, daß es Fluthhäfen sind, die nicht zu jeder Zeit die Einfahrt gestatten; so ist bei niedriger Fluth der Hafen von Marzfort und Whitehaven großen Seeschiffen nicht zugänglich.

Was die Einrichtungen und den sonstigen Betrieb der Cumberländschen Werke betrifft, so stehen sie in Hinsicht der maschinellen Einrichtungen den besten Werken unseres Landes gleich, wenn sie sie nicht übertreffen. Gerade in den letzten Jahren haben sie ihre Einrichtungen umgestaltet, die Fabrikation ist eine großartige geworden, die Apparate werden besser ausgenutzt und produziren ein Quantum, das wir in Deutschland nicht erreichen wollen, da nur der Absatz dafür fehlt.

Was die Ordnung und Akkuratesse der Arbeit betrifft, so sind wir in Deutschland den dortigen Werken voraus. Es wird in Deutschland im Allgemeinen sparsamer gearbeitet als in englischen Werken.

Herr **Stumm**: Wie steht es mit den Banquierunkosten?

Herr **Thielen**: Die englischen Werke haben fast gar keine Banquierkosten. Die Sheffieldwerke sind in den Händen von wenigen Aktionären oder reichen Kapitalisten. Es ist mir versichert worden, von Seiten eines der bedeutendsten Werke, daß man im Jahre 1877/78 an Banquierzinsen und Provisionen 600 Lstrl. bezahlt habe, während bei deutschen Werken diese Summe sich vielleicht auf das zwanzigfache beläuft.

Ich komme nun zum Sheffielder Distrikt, von dem ich bereits einiges mitgetheilt habe; derselbe ist nicht hervorragend wichtig, sodaß ich ihn wohl übergehen kann.

Dann kommt der Distrikt von Schottland, der hauptsächlich Roheisen für Gießereien erzeugt. Dort liegen die Verhältnisse im Augenblick ganz besonders traurig. Die Einfuhr von Clevelandeisen nach Glasgow hat von Jahr zu Jahr zugenommen, die Preise mußten in Folge dessen tief heruntergehen und stehen heute den Selbstkosten gleich oder noch darunter. In Bezug auf technische Einrichtungen, Bau der Oefen u. s. w. ist man in Schottland sehr zurückgeblieben; man hat häufig noch kleine Oefen, die Einrichtungen sind

mangelhaft und ich glaube, daß für Schottland noch böse Zeiten bevorstehen. Heute, wo Warrants 43 stehen, ist die Konkurrenz von Middlesborough-Eisen nicht möglich, wenn die Warrants wieder um 2 s. klettern, dann ist die Konkurrenz wieder möglich. In früherer Zeit drückten die schottischen Werke auch unsere Preise, das hat aber in den letzten Jahren nachgelassen und jetzt kauft Jeder das billige Middlesborough-Eisen, was für seinen Zweck ausreicht.

Falls die Herren nicht wünschen, genaue Zahlen über Schottland zu haben, werde ich jetzt zum Distrikt von Süd-Wales kommen.

Der Süd-Wallifer Distrikt hat in den letzten Jahren schwere Zeiten durchmachen müssen, aber man hat mit Hülfe von Kapital und Unternehmungsgeist die alten Eisenwerke in Stahlschienenwerke umgewandelt. Es ist das besonders mit den Werken von Dowlais und Ebbw Vale der Fall. Man genießt dort den Vorzug billiger Frachten und Kohlen. Die Wallifer Stück-Kohle wird vorzugsweise als Heizkohle für Dampfer benutzt und die abgesiebte Kohle wird dann verkauft. Diese feine magere Kohle ist an den Gruben zu 3/6 s. zu haben. Die Frachtverhältnisse sind sehr günstige, weil die Wallifer Häfen Kohlen-Exporthäfen sind. So ist heute in Cardiff das spanische Erz zu einer Fracht von 7 s. zu haben bei einem Einkaufspreise von 6 s. 9 d., das macht 13 s. 9 d., während es uns bei Ruhrort auf 22 1/2 s. kommt. Für uns beträgt die Fracht 13 s. von Santander oder von Bilbao nach Rotterdam und von Rotterdam nach Ruhrort 3/6 s., dazu den Einkaufspreis, macht 23 s. 6 d. In der letzten Zeit haben wir dasselbe Erz zu 22 1/2 s. bezahlen müssen, das die Südwallifer zu 14 s. haben. Dazu kommt dann freilich noch eine Landfracht von 1 bis 1 1/2 s.

Herr **Meier**: Der Weg von Cardiff nach Dowlais—Ebbwvale—Süd-Wales ist, soviel ich weiß, 17 bis 20 engl. Meilen.

Herr **Thielen**: Ja wohl. — Die Werke produziren ihre alten Artikel, Stabeisen, Bleche, Träger, weiter fort und sind auch in der Lage, für den ganz außerordentlich billigen heutigen Preis das Stabeisen zu liefern. Heute ist Süd-Wallifer Stabeisen in Cardiff für 5 Lstr. zu haben.

Herr **Stumm**: Sie haben für Süd-Wales einen besonderen Selbstkostenanschlag für Stabeisen nicht aufgestellt?

Herr **Thielen**: Nein, ich weiß nur die Preise, zu denen dort verkauft wird. Das Roheisen besteht fast nur aus Schlacken, es kommt fast gar kein Erz hinein. In den Selbstkosten, die ich angegeben habe, sind Büreaukosten und Beamtengehälter enthalten, die Zinsen an Banquiers aber nicht. Diese Zinsen sind bei den alten englischen Werken auch sehr gering, das Kapital ist meist abgeschrieben und, wie gesagt, Banquierzinsen sind dort kaum bekannt.

Herr **Huber**: Wissen Sie etwas über die Verhältnisse in Frankreich und in anderen Ländern?

Herr **Thielen**: Ueber Frankreich ist mir nichts Näheres bekannt; wir speziell haben auch unter der französischen Konkurrenz nicht zu leiden. Ueber Belgien werden später einberufene Herren bessere Auskunft geben können. Ich habe mir nur die Aufgabe gestellt, die englischen Verhältnisse Ihnen vorzuführen.

Vorsitzender: Haben Sie vielleicht Druckschriften über diese Verhältnisse zu den Akten zu geben?

Herr **Thielen**; Nein, ich habe nur wenige Zahlen zusammengestellt.

Vorsitzender: Wenn Keiner der Herren mehr Fragen zu stellen hat, würden wir jetzt übergehen zu

b. Arbeiterverhältnisse.

Frage 1 lautet:

Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

Herr **Thielen**: Nach dem Ausbruch des Krieges und auch später 1876 herrschten eine Zeitlang in unserer Gegend traurige Verhältnisse hinsichtlich der Beschäftigung der Arbeiter, es wurde aber bald Abhülfe geschaffen dadurch, daß die Rheinische Bahn in der Nähe großartige Bauten ausführte, wodurch die Arbeiter Beschäftigung fanden. In späteren Zeiten kam dann noch der Fiskus mit großen Hafenanlagen, so daß die Leute über Mangel an Beschäftigung nicht zu klagen haben, wenn der Verdienst auch nicht so hoch ist wie früher. In der ersten Zeit war es schwierig, Stahlarbeiter zu bekommen, denn der Uebergang von der Eisen- zu der Stahlindustrie vollzog sich so plötzlich, daß die nöthigen Kräfte nicht schnell genug herangebildet werden konnten.

Vorsitzender: Frage 2:

Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

Herr **Thielen**: Die Frage ist von unserem Werk nicht richtig zu beantworten, da wir erst seit 1873 den Betrieb auf unseren Stahlwerken aufgenommen haben und ungefähr dieselbe Anzahl Arbeiter dort beschäftigt ist, die in anderen Theilen unseres Werkes entlassen sind. Außerdem fertigen wir selbst heute sämmtliche Reparaturarbeiten für die Maschinen auf unseren Hütten und Gruben an.

Vorsitzender: Frage 3:

Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

Herr **Thielen**: Der Durchschnittslohn auf sämmtlichen Werken betrug im Jahre 1869 3,54 ℳ, heute 3,06 ℳ, der Durchschnittslohn beim Hochofen i. J. 1869 2,59 ℳ, heute 2,36 ℳ, im Walzwerk i. J. 1869 3,42 ℳ, heute 2,98 ℳ. Die Akkordsätze standen im Jahre 1869 für ordinäres Luppeneisen 3,62 ℳ, heute 2,88 ℳ, für Prima-Luppeneisen i. J. 1869 4 ℳ, heute 3,19 ℳ, für Puddelstahl erster Qualität i. J. 1869 6 ℳ, heute 4,59 ℳ, im Schweißwerk für Schienenpackete i. J. 1869 1,13 ℳ, heute 0,963 ℳ, — sämmtliche Zahlen beziehen sich auf 1000 Kilo, — Stabeisen Laschenstraße 1869 1,50 ℳ, heute 1,17 ℳ, Feinstraße 1869 1,80 ℳ, heute 1,38 ℳ.

Herr **Stumm**: Sind die Schwankungen auf allen Werken in Ihrer Gegend dieselben gewesen?

Herr **Thielen**: Ich glaube, daß sie ziemlich gleich geblieben sind. Die Löhne sind auf allen Werken auch fast dieselben. Außerdem haben wir eine Konvention geschlossen, daß Leute, die nicht ordnungsmäßig entlassen sind, auf anderen Werken unseres Distriktes nicht angenommen werden.

Herr **Stumm**: Haben Entlassungen von Arbeitern der Bessemer-Werke auch auf den übrigen Hütten stattgefunden?

Herr **Thielen**: Auf den übrigen Werken werden die Entlassungen sehr stark gewesen sein.

Herr **Stumm**: Haben sich besondere Kalamitäten dabei geltend gemacht?

Herr **Thielen**: Im Jahre 1874 machten sich dieselben wohl geltend, aber später sind einestheils die ausländischen Arbeiter, die Polen und Wallonen verzogen, die anderen sind zu anderen Arbeiten übergegangen.

Herr **Meier**: Sind recht viele unter den Arbeitern gewesen, die erst in der guten Zeit dorthin gezogen waren, ohne etwas davon zu verstehen?

Herr **Thielen**: Das ist schwer zu beantworten. Die Eisenindustrie ist bei uns alt und dadurch haben wir uns einen Stamm von Arbeitern herangebildet, der in guten und schlechten Jahren bei uns geblieben ist. Die große Betriebsausdehnung, die dann kam, wurde dadurch hervorgerufen, daß von Eisen auf Stahl übergegangen wurde und mit einer geringeren Anzahl von Leuten ein größeres Quantum geleistet werden konnte als beim Eisen.

Herr **Stumm:** Im Allgemeinen ist also für den Arbeiter keine Verlegenheit, Arbeit zu finden, nur nicht zu einem so hohen Lohn wie früher?

Herr **Thielen:** Arbeit findet er wohl, aber nicht solche, auf die er eingearbeitet ist. Im Schubkarren zu gehen, das ist für den Feuerarbeiter eine traurige Beschäftigung, bei der er Hungerlöhne verdienen wird in Konkurrenz mit dem gewöhnlichen Tagelöhner.

Herr **Stumm:** Ist thatsächlich in Ihrer Gegend, also am Niederrhein in den Distrikten der Eisenindustrie, die Armenpflege jetzt stärker belastet als sonst?

Herr **Thielen:** Bedeutend. Unsere Armenlasten sind erdrückend, trotzdem wir einen ziemlich wohlhabenden Landstrich bewohnen, unser Bauernstand ist ganz gut situirt und die älteren Arbeiter haben ihr kleines Grundstück mit Häuschen und Garten.

Herr **Stumm:** Können Sie angeben, um wie viel die Armenlast seit 1873 gestiegen ist?

Herr **Thielen:** Nein, dazu bin ich nicht in der Lage.

Herr **Stumm:** Die Löhne, über die Sie Angaben machten, beziehen sich auf das Jahr 1869. Sind die jetzigen Löhne niedriger als im Jahre 1869?

Herr **Thielen:** Ganz bedeutend.

Herr **Stumm:** Wie veranschlagen Sie den Niedergang der Löhne von 1873 ab?

Herr **Thielen:** Im Jahre 1873 war, was heute ein Thaler ist, vielleicht 4 Mk. 70 Pf., die Löhne waren also etwa 60% höher als jetzt. Das hat aber nur Bezug auf die Leute, die technische Arbeiten ausführten, nicht auf die große Masse der Tagelöhner.

Herr **Stumm:** Was bekam ein Tagelöhner im Jahre 1873?

Herr **Thielen:** 33 Silbergroschen, heute bekommt er 21 Silbergroschen.

Herr **von Schlör:** Die Lohnverhältnisse der Arbeiter in Nassau werden sich in ähnlicher Weise gestaltet haben?

Herr **Thielen:** Nein, die Löhne auf den Gruben in Nassau sind regelmäßiger geblieben. Die Löhne waren früher schon in einem solchen Maße zurückgeführt, daß eine weitere Reduktion heute nicht mehr möglich ist. Es werden dort Löhne von 16 und 17 Groschen gezahlt, die nicht weiter heruntergehen können.

Vorsitzender: Frage 4 lautet:

> Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

Herr **Thielen:** Nein, die heutigen Löhne können nicht mehr herabgesetzt werden, im Gegentheil ist die Ernährung der Arbeiter schon eine sehr ungenügende. Ein Mann, der drei Familienglieder hat, kann dieselben und sich nicht für 21 Groschen genügend ernähren und er kann dabei nicht bei Kräften bleiben. Es ist mir von Aerzten versichert worden, daß, wenn die jetzigen Verhältnisse noch lange andauern, die Kinder, die geboren werden, schwächlicher sein werden als die in früheren Jahren geborenen. Erst wenn die Lebensmittel billiger werden, werden sich auch die Verhältnisse im Allgemeinen wieder bessern.

Herr **Stumm:** In England ist die Ernährung eine bessere?

Herr **Thielen:** Wenn man in England sieht, was ein Arbeiter in seinem Eßgeschirr an Nahrungsmitteln zur Arbeit mitbringt, so wird es klar, daß unsere Arbeiter nicht dasselbe leisten können, weil ihre Ernährung eine viel schlechtere ist.

Herr **von Schlör:** Vor zehn Jahren war das Leben eines gewöhnlichen Mannes wohl besser?

Herr **Thielen:** Im Jahre 1869 war das Leben allerdings besser, es wurde mehr Fleisch konsumirt und das Fleisch war auch billiger. Diese niedrigen Löhne ziehen sich jetzt schon zwei Jahre hin; ich glaube, die Folgen derselben werden erst in 5 bis 6 Jahren recht augenscheinlich werden.

Herr **Stumm:** Haben Sie auf ihrem Werk eine Minderleistung bemerkt?

Herr **Thielen:** Nein, weil die Kräfte der Arbeiter mehr angestrengt worden sind. Die Gedinge sind jetzt so niedrig, daß die Leute mit Anwendung aller Kräfte arbeiten müssen, mehr als sie es in früheren Jahren zu thun gewohnt waren; seitdem sind die technischen Leistungen besser geworden, z. B. das Maschienenwesen, so daß man nicht ziffermäßig nachweisen kann, daß die Leistungen der Arbeiter zurückgegangen sind. Könnte man Alles auf den Standpunkt von 1869 zurückschrauben, wie die Maschienen u. s. w., dann würde vielleicht ein Rückschritt zu konstatiren sein.

Herr **Stumm:** Würde nicht bei Herabsetzung der Löhne, speziell des Bergbaues, ein Zurückfließen der Leute in andere Industrieen und Erwerbszweige die Folge sein.

Herr **Thielen:** Soweit es für den Mann möglich wäre, allerdings. Für mich ist es kein Zweifel, daß ein Puddler und Schweißer für jede andere Arbeit untauglich ist; andererseits muß man bedenken, daß der Puddler und Schweißer als älterer Mann meistens größere Familie hat, während der Tagelöhner meistentheils noch jung und unverheirathet ist. Deshalb wird vielleicht ein Puddler mit höherem Lohn materiell nicht besser leben als der Tagelöhner mit niederem Lohn.

Herr **Stumm:** Beim Schweißer würde also Ihrer Ansicht nach ein Verlassen der Arbeit bei einer weiteren Herabsetzung der Löhne nicht eintreten?

Herr **Thielen:** Der Mann würde vielleicht bleiben und versuchen, eine andere Arbeit für den Sommer zu gewinnen, aber im Winter wird er wohl nolens volens zurückkehren müssen.

Herr **Stumm:** Würde das bei den Bergleuten auch der Fall sein?

Herr **Thielen:** In unserem Distrikt ist der Kohlenbergmann überhaupt geneigt, seinen Arbeitsplatz zu wechseln, während unsere nassauischen und Siegener Erzarbeiter vielfach ein Grundstück besitzen und dadurch an die Scholle gefesselt sind. Ein Fortziehen der nassauischen Bergarbeiter haben wir kaum Gelegenheit gehabt zu beobachten, wenigstens nicht in größeren Massen.

Frage b 6:

> Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Daß höhere Löhne einen besonderen Vortheil in Bezug auf die Arbeitsleistung ausgeübt hätten, können wir nicht behaupten, das Gegentheil ist wohl mehr der Fall gewesen. Es hat ja nicht an Leuten gefehlt, welche die höheren Löhne dazu benutzt haben, sich Eigenthum zu erwerben, aber der richtige Sinn für Sparen fehlt unserem deutschen Arbeiter doch in sehr bedenklichem Grade.

Vorsitzender: Es ist früher ausgeführt worden, daß die Leute bei höheren Löhnen üppig gelebt und weniger gearbeitet hätten.

Herr **Thielen:** Das hat seine Richtigkeit bei den Löhnen von 1872, das war aber nicht in den sechziger Jahren, da war der Mann nicht in der Lage üppig zu leben. 1873 sind Fälle von außergewöhnlichem Konsum von Luxusartikeln vorgekommen.

Herr **Stumm:** Sind das nicht einzelne Fälle gewesen?

Herr **Thielen:** Das sind allerdings Ausschreitungen; Schwierigkeiten im Betriebe seit 1873 haben wir durch Arbeitseinstellungen der Arbeiter nicht gehabt.

Herr **Stumm:** Ist die Kapitalzunahme der Arbeiter im Jahre 1873—74, also in den Schwindeljahren, wie man sie nennt, eine größere oder geringere gewesen als 1869.

Herr **Thielen:** Nein, die ist 1873 absolut größer gewesen, aber ich will nicht sagen, daß sie nicht noch größer hätte sein können.

Herr **Stumm:** Jedenfalls würden Sie der Ansicht sein, daß die höheren Löhne zum Vortheil und zum Nutzen der Arbeiter beigetragen haben?

Herr **Thielen:** Ja, physisch, die Leute waren auch besser gekleidet als früher; wenn man sieht, in welchen Anzügen sie 1873 und jetzt zur Arbeit gehen, so ist das sehr eklatant.

Herr **v. Schloer:** Wie steht es in Bezug auf die Leistungsfähigkeit?

Herr **Thielen:** Die Leistung ist heute eine größere, aber da spielen auch die verbesserten Betriebsmittel eine Rolle mit. Jedenfalls muß ich die heutigen Löhne als ganz ungenügende bezeichnen, als Hungerlöhne für einen großen Theil der Arbeiter.

Herr **Stumm:** Die Moralität hat nicht gelitten?

Herr **Thielen:** Nein, eine Zunahme von Verbrechen haben wir nicht beobachtet. Die größere Verbrecherstatistik besteht erst seit 1875, seit der Verschärfungskrisis.

Herr **Stumm:** Hat nicht, seitdem die Löhne unter ein gewisses Niveau gestiegen, das Schnapstrinken zugenommen?

Herr **Thielen:** Das Biertrinken hat allerdings abgenommen und das Schnapstrinken zugenommen; wir finden jetzt eine größere Schwierigkeit als früher, den Schnaps aus der Hütte fernzuhalten.

Frage b. 7.:

Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

In unserer Gegend haben wir eigentlich sehr ruhige Verhältnisse; unsern eingesessenen Arbeiter sind zum Theil sehr patriotische Leute, wir sind von der Sozialdemokratie verschont geblieben.

Frage b. 8.:

Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistungen in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

Im Auslande steht der Arbeitslohn höher. Die englischen Arbeiter in Süd-Wales sind heute nicht unter 3 s. zu haben, während die Löhne der technischen Arbeiter sich bedeutend höher stellen. So werden z. B. in den Hochöfen der Clarence Works in Cleveland für einen Schlosser 5 s. bezahlt, für Maschinenleute 3 s. 2 d. bis 4 s. 5 d., für die Leute an der Wage 3 s., für die Aufseher an den Oefen, was wir den ersten Mann am Hochofen nennen 6—7 s., für die Leute, welche assistiren 3 s. 2 d., für die Arbeiter auf der Gicht 4 s. 11 d., für Schlackenfahrer 4 s. 5 d.

Herr **Stumm:** Das würden die absoluten Löhne sein, die der Einzelne bekommt. Also nach den Angaben, die Sie vorhin gaben, ist der Antrag, welcher pro Ton durch diese höheren Löhne auf die Produktionskosten entfällt, nicht höher sondern niedriger, als Sie ihn für sich angegeben haben?

Herr **Thielen:** Das ist doch nicht so. Ich habe hier z. B. die Clarence Works, welche 8 Hochöfen im Betriebe haben und auf denselben 228 Mann beschäftigen, die Arbeit wird also mit weniger Leuten, deren Leistung eine größere ist, ausgeführt.

Herr **Meier:** Das ist überhaupt hier in Deutschland die Schwierigkeit; in Amerika ist die Leistung der Leute noch stärker, wie die der englischen, es ist eine ganz merkwürdige Erscheinung.

Herr **Stumm:** Haben Sie berechnet, und das meine ich speziell in Bezug auf diese Frage, ob die Löhne in den verschiedenen Branchen relativ zu dem Gewicht, welches hergestellt wird, geringer oder höher sind als bei Ihnen. Absolut sind sie höher, aber wird die Tonne dadurch theurer oder billiger als bei Ihnen?

Herr **Thielen:** Wir geben z. B. einen Lohn von $3{,}_{63}$ ℳ, während man in Middlesborough $4{,}_{3}$ ℳ bezahlt. Danach erscheinen die Middlesborougher Löhne höher, das hat aber darin seinen Grund, daß wir einen Ausbringen von 44 pCt. und jene nur von 32 pCt. haben, so daß pro 1 000 k berechnet, der Middlesborougher Arbeiter billiger ist als der unsrige.

Herr **Stumm:** Wie viel Schmelzer sind in Middlesborough an einem Hochofen beschäftigt?

Herr **Thielen:** Es ist dort die Arbeit mehr vertheilt als bei uns; es ist pro Ofen für das Einfüllen nur ein Mann da, dem wird das Material dicht an die Gicht herangefahren. Die Arbeitsleistung der englischen Arbeiter ist unbestritten eine größere. Es lassen sich sehr schwer absolute Zahlen geben, auch bei dem Puddeln und Schweißen, weil da die Qualität des Roheisens eine Rolle spielt. Unser Roheisen ist ein sehr langsam gehendes, während es in England im Ganzen rascher geht, — kurzum, wenn man sagt, der Mann am Niederrhein produzirt am Tage so viel Kilo und der Mann in Middlesborough so viel, so giebt das allein keinen richtigen Anhalt. Ich kann hier eine Zahl anführen. Wir haben in Deutschland, soviel ich weiß, überall, wenigstens in Westfalen, pro Ofen 3 Mann oder für 2 Oefen 5 Mann und der Engländer hat nur 2 Leute, einen dritten Mann kennt er nicht, für eine ganze Batterie der Puddelöfen ist ein Mann ausreichend, um die Asche fortzufahren.

Frage b. 9:

Sind dieselben einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

Die Arbeitslöhne sind der Aufbesserung keinenfalls so bedürftig, wie in Deutschland; da der englische Arbeiter wesentlich besser gekleidet ist, wie der deutsche, und sein Lohn auch unter Berücksichtigung der verschiedenen Preise ein höherer ist, als bei uns, so ist der Lohn in England einer Ermäßigung in einigen Distrikten wohl fähig.

Herr **Stumm:** Sind diese jetzigen hohen Löhne trotz der Kalamitäten in England nicht auf die Bestrebungen der Trade-unions zurückzuführen?

Herr **Thielen:** In Middlesborough nicht, da ist das Wesen der Strikes nicht so entwickelt und ich glaube, in der letzten Zeit hat der englische Arbeiter wohl die Lust verloren einen Strike vorzunehmen; der letzte Strike ist, soviel ich weiß, der in Schottland gewesen, und das ist doch schon eine lange Reihe von Monaten her.

Herr **Stumm:** Glaubt man an ein baldiges weiteres Heruntergehen der Löhne in England auch für die Hüttenleute?

Herr **Thielen:** Ja. Der erste Puddler in England wird bis 6 s. und der Bergmann 4 s. bis $4{,}_{8}$ vielleicht verdienen für 10stündige Arbeit. Wir hatten auf unserer Kohlengrube im September einen Durchschnittslohn unter 3 ℳ, es waren 2 ℳ und einige 90 ₰ Dann sind die Preise der Lebensmittel in England nicht so wesentlich höher, besonders nicht für die Bedürfnisse der untern Klassen.

Herr **Stumm:** Haben Sie mit den Brotpreisen Vergleiche angestellt?

Herr **Thielen:** Der Engländer bezahlt $6\frac{1}{2}$ d. per Laib Brot, er bezahlt also das Pfund Brot mit etwas mehr als $1\frac{1}{2}$ Sgr. und bei uns kostet das Pfund Brot 15—16 Pf., es ist also bei uns noch etwas billiger.

Herr **Stumm:** In welcher Weise wird nach Ihrer Ansicht durch Herabgehen der Löhne eine weitere Herabsetzung der Selbstkosten im Auslande stattfinden?

Herr **Thielen**: Das habe ich bereits bei den einzelnen Distrikten erwähnt.

c. Frachten.

Frage 1.:

Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

Das ist eine Frage, die sehr schwierig zu beantworten ist; wenn man die vielen Absatzgebiete ins Auge faßt, würde das wohl zu weit führen.

Was die Wasserfrachten anlangt, so haben wir nach Mannheim eine Fracht von 6 *M.*, nach Rotterdam von $3{,}_{50}$ *M.* nach Antwerpen eine Fracht von 4 *M.*, nach Hamburg über See 11 *M.*, nach Stettin 16 *M.*, nach Königsberg und Danzig 15 *M.*, nach den russischen Häfen, d. i. ist nach Cronstadt eine Fracht von 14 *M.*, nach Riga 14 *M.*, nach Petersburg 17—18 *M.* alles per 1000 kg ab Ruhrort. Das sind alles Schienenfrachten. Die anderen Frachten für Bleche, Stabeisen 2c. sind wesentlich höher, die billigste Ostseefracht ist nach Riga, die theuerste nach Kopenhagen. Die Fracht nach Kopenhagen steht immer 1 s. höher, als nach den übrigen Ostseestädten, weil die Rückfrachten dabei in Betracht kommen. Die Fracht nach England hat für uns kein Interesse. Wir haben eine Fracht nach London von 7 s. 6 d. Die Fracht nach den nordspanischen Häfen, Santander u. s. w. beträgt 14—15 s., nach Lissabon ebensoviel, nach den Mittelmeerhäfen 20—21 s., nach den Häfen des schwarzen Meeres, wohin wir auch Schienen gesandt haben, nach Taganrog von 28—31 s. Das sind die hauptsächlichsten ausländischen Absatzgebiete, die wir haben.

Was das Inland betrifft, so muß ich mich darauf beschränken, eine Reihe von Frachten aus meinem Gedächtniß anzugeben. Wir haben eine Fracht nach Süddeutschland, nach Aschaffenburg von 11 *M.*, nach Berlin eine Fracht von 18 *M.* für Schienen und von 21 *M.* für Stabeisen, für Roheisen nach Berlin $13{,}_{50}$; für Schienen hatten wir nach Berlin Ausnahmetarife.

Herr **Stumm**: Unter dem Spezialtarif II.?

Herr **Thielen**: Er muß niedriger sein, sonst kann es kein Ausnahmetarif sein. Ich werde übrigens dafür Sorge tragen, daß das ermittelt wird, weil ich sehe, daß es Ihnen darauf ankommt; ich glaubte, Sie wären über deutsche Frachtverhältnisse genau informirt.

Nach der Schweiz haben wir ziemlich bedeutend geliefert bei einer Fracht von 21 bis 22 *M.*

Herr **v. Schloer**: Blos per Eisenbahn?

Herr **Thielen**: Nach der Schweiz haben wir combinirte Wasser- und Eisenbahnfrachten.

Nach Italien haben wir nur Wasserfrachten gehabt. Livorno fällt in den Rahmen der übrigen Mittelmeerhäfen, d. i. 19 bis 21 s.

Was Oesterreich betrifft, so haben wir dahin nichts geliefert; wir haben nach Oesterreich Satzaxen gesandt, die für Rußland bestimmt waren.

Frage c. 2:

Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Ueber diesen Gegenstand, glaube ich, sind einige unter den berufenen Sachverständigen spezieller unterrichtet; ich glaube, ich thue besser, nicht vorzugreifen, ich würde nur ungenügendes Material bieten können. Die Hauptbeschwerde ist die, daß die Frachten auf kurze Entfernungen zu sehr belastet sind auf Kosten der langen Entfernungen, daß wir also für unseren Kohlenverkehr unverhältnißmäßig hohe Fracht bezahlen müssen.

Herr **Stumm**: Wird diese für alle kleinen Entfernungen auf Transporte von Kohlen angewandt?

Herr **Thielen**: Wenn wir blos über die Geleise müssen, dann nicht.

Herr **Stumm**: Wann hat die Erhöhung stattgefunden?

Herr **Thielen**: Die erste Erhöhung war im Jahre 1874, ist aber nicht ganz zur Anwendung gekommen, weil die rheinische Bahn sich nicht betheiligen wollte.

Herr **Stumm**: Ist dieser Zuschlag noch heute bestehend?

Herr **Thielen**: Nein, der ist wieder zum großen Theil gefallen, der Lokalverkehr aber ist immer höher belastet gewesen.

Herr **Stumm**: Ich glaube, es ist ein Irrthum der Interessenten. Es sind Klagen erhoben worden, daß in den letzten Jahren nach Einführung des neuen Tarifsystems gerade am Niederrhein und in Westfalen eine erhebliche Erhöhung nicht blos der Zechenbahnen, sondern auch der kleineren Werken überhaupt dadurch hervorgerufen sei, daß nicht der Frachtsatz, aber die Expeditionsgebühr erhöht ist, so daß Diejenigen, welche auf kleine Entfernungen transportiren, durch Einführung des neuen Tarifsystems geschädigt sind.

Herr **Thielen**: So ist es auch, wir sind durch dieses neue Tarifsystem auf kurze Entfernungen sehr geschädigt. Wir finden, daß die Grenze etwa bei 40 km liegt, was darunter ist, ist im Allgemeinen höher geworden, während die längeren Frachten eine Ermäßigung erfahren haben.

Herr **Meier**: Aber die Expeditionsgebühren sind seit dieser ganzen Zeit immer dieselben.

Herr **Thielen**: Nein, die haben auch geschwankt.

Herr **Stumm**: Ich glaube, wir dürfen nicht vorgreifen, der Herr Sachverständige hat gesagt, daß dies sein Fach nicht sei.

Herr **Thielen**: Frage c. 3 u. 4:

Genießt das Ausland billigere Frachten, als Sie, und in welcher Weise macht sich dies geltend?

Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

Auch hier möchte ich bitten, die Fragen andern Sachverständigen vorzulegen.

Frage d. 1:

Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte?

Die Verkaufspreise betrugen Oktober 1878 für Kohlen $4{,}_{40}$ – $6{,}_{0}$, für Puddelroheisen 54—55 *M.*, für Gießereiroheisen 60—62, für Bessemerroheisen 64—66, für Stabeisen 110 bis 112, Winkeleisen 124, für T-, I-, U-Eisen 130—140, Bleche je nach Qualität 150—180, Gußstahlbandagen 140 bis 150 *M.*, Feinkornbandagen 160—165 *M.*, Stahlschienen 135—145 *M.*, Grubenschienen in Stahl 120—128 *M.*, in Eisen 110—115 *M.*, fertige Radsätze 180—220 *M.*, Axen 130—134 *M.*

Herr **Stumm**: Sind das die Netto-Verkaufspreise?

Herr **Thielen**: Es sind die Verkaufspreise per 3 Monat mit $1\frac{1}{2}$ pCt. Sconto, bei Roheisen 2 pCt. Wir haben die Verkaufspreise immer zu 3 Monaten gestellt und dann den Sconto von unserm Generalunkostenconto abgesetzt.

Herr **Stumm**: Ich kenne Werke, wo das entschieden nicht Sitte ist, sondern wo das an dem Verkaufspreis in Abzug kommt. Es ist zwar ganz gleich wie man rechnet, ich will nur constatiren, daß diese Art der Buchung nicht immer so geschieht.

Vorsitzender: Der Effekt ist wohl derselbe.

Herr **Stumm**: Nicht im Vergleich zu den Verkaufspreisen des Auslandes.

Herr **Thielen**: Die Bedingungen sind beim Ausland außerordentlich schwankend, es kommt vor, daß erst in 4 Monaten Rimessenzahlung erfolgt, in Rußland muß man oft noch länger warten.

Herr **Stumm**: Ich möchte noch eine Frage einschieben. Sie haben den Verkaufspreis der Bessemer Schienen mit 135 bis 150 *M.* und den Selbstkostenpreis für Stahlschienen mit 126 *M.* angegeben. Woran liegt es nun, daß die Differenz von 10 bis 15 *M.* zwischen Verkaufspreis und Selbstkosten nicht zu einer höheren Dividende führt?

Herr **Thielen**: Wir fabriziren nur ein mäßiges Quantum Stahlschienen, etwa 24 000 t per Jahr. Daraus resultiren, wenn man die Verkaufspreise mit den Selbstkosten vergleicht, ca. 240 000 *M.* Ueberschuß. Darauf müssen die Generalunkosten verrechnet werden, die 1877/78 bei uns einen großen Theil des Brutto-Verdienstes absorbirten.

Herr **Stumm**: Sie haben aber bei der Beantwortung der Frage A. I. 3 Ihre Selbstkosten in anderer Weise angegeben?

Herr **Thielen**: Das sind die Kosten der einzelnen Hüttenwerke. Die Generalunkosten u. s. w. werden nachträglich zur Verrechnung gebracht, die z. B. 1877/78 $3^1/_2$ pCt. der Verkaufspreise betrugen.

Herr **Stumm**: Um Irrthümer beim Durchlesen des Stenogramms zu vermeiden, will ich darauf aufmerksam machen, daß die eigentlichen Generalunkosten bei den Selbstkosten (A. I. 4) nicht einbegriffen worden sind.

Herr **Thielen**: Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Wie bei uns.

Frage 3:

Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

Verkaufs-Statistik.

Pro	Preise pro 1000 kg pro Mark.									pro Satz.
	Puddel-Roheisen.	Gießerei-Roheisen.	Schienen F. K. K.	Schienen B. St.	Bandagen F. K.	Bandagen B. St	Stab-eisen.	Façon-Eisen I-Eisen.	Kessel-Bleche.	Satz-Räder.
1869	75	75	210	—	330	—	174	228	240	516
1870	77	75	204	—	300	—	180	240	252	526
1871	93	—	216	—	330	—	186	252	258	345
1872	105	—	216	—	330	—	300	340	420	402
1873	156	120	290	354	450	—	300	420	460	462
1874	80	108	270	330	312	264	186	216	270	450
1875	65	84	190	220	254	228	168	216	228	340
1876	58	70	170	155	195	200	144	190	190	245
1877	55	65	165	159	195	180	125	160	180	220
1878	55	61	136	142	193	140	112	140	170	195

Preise per 1000 kg in Mark.	Koks			Kohlen		Erze			Kalksteine.	Puddelroheisen			Gießereiroheisen.	Bessemerroheisen, eigene Produktion.	Bessemerroheisen, englisches.
	Ruhrort.	Berge Borbeck.	Kupferdreh.	Ruhrort.	Eschweiler-Aue.	für Puddeleisen.	für Gießereieisen.	für Bessemereisen.		Ruhrort resp. Berge Borbeck, eigene Produktion.	Ruhrort, Luxemburg.	Eschweiler-Aue.			
Selbstkosten 1. Juli 1877 bis 1. Juli 1878	9,59	9,03	9,72	6,50	7,49	11,58	12,72	17,79	4,31	51,64	—	—	59,00	67,78	—
Förderkosten der Erze resp. Ankaufspreis	—	—	—	4,33	—	4,69	—	—	—	11,36	—	—	—	17,05	—
Ankaufspreise . . .	—	—	—	—	—	—	—	8,05	1,51	—	36,55	36,55	—	—	64,26
Transportkosten . . .	—	—	—	2,17	—	6,89	—	9,74	2,60	17,19	Trspt. d. Erze		27,25	21,20	12,00
										3,38	= = Koks-kohlen			3,41	—
										2,60	= = Kalksteine			2,00	—
														0,64	Kohlen
										23,17					
Löhne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,63	—	—	—	6,39	—
Betriebs-, Unterhaltungs- und Generalkosten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,95	—	—	—	2,49	—
													Amortisation	1,50	—

Preise per 1000 kg in Mark.	Koks			Kohlen		Erze				Puddelroheisen					
	Ruhrort.	Berge Borbeck.	Kupferdreh.	Ruhrort.	Eschweiler-Aue.	für Puddeleisen.	für Gießereieisen.	für Bessemereisen.	Kalksteine.	Ruhrort resp. Berge Borbeck, eigene Produktion.	Ruhrort, Luxemburg.	Eschweiler-Aue.	Gießereiroheisen	Bessemerroheisen, eigene Produktion.	Bessemerroheisen, englisches.
Beamtengehälter . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,50	—	—	—	1,12	—
Kokspreis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,04	—	—	—	9,00	—
Kohlenpreis . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,07	—	—	—	2,00	—
Kalkstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,51	—	—	—	1,24	—
Ankaufspreis der Erze für Bessemer.															
Selbstkosten 1869 .	*11,49*	*10,00*	—	*7,356*	*7,425*	*11,884*	—	—	—	*59,19*	—	—	—	—	—
Selbstkosten 1873 .	*21,50*	*20,10*	—	*15,90*	*12,50*	*11,20*	—	—	—	*91,67*	—	—	—	—	—

Preise per 1000 kg in Mark.	Luppen				Rohstahl		Handelseisen				Bandagen				
	Prima		Ordinaire												
	Eschweiler-Aue.	Ruhrort.	Eschweiler-Aue.	Ruhrort.	Bessemerblöcke.	Martinblöcke.	Eschweiler-Aue.	Ruhrort.	Draht von 5 mm aufwärts.	Stahlschienen.	Stahl-,	Feinkorn-	Bleche.	Façoneisen.	Fertige Speichenräder mit B. S. Axen und Bandagen.
Selbstkosten 1. Juli 1877 bis 1. Juli 1878	83,22	76,30	67,94	71,12	101,00	103,97	122,43	120,20	129,29	126,00	147,42	167,83	167,01	—	212,00
Ankaufspreis der Kohlen loco Hütte .	—	8,44	—	7,49	1,61	3,85	—	6,04	4,67	1,54	2,55	—	15,44	—	5,98
des Koks loco Hütte .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,21
Produktionskosten des eign. Roheisens. Ankaufspreis des Lothr. Roheisens.	—	57,09	—	55,41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Löhne	—	8,40	—	7,56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Betriebs-, Unterhaltungs- und Generalkosten	—	2,37	—	1,16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ankaufspreis des Koks loco Hütte .	—	—	—	—	2,12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Preis des engl. Roheisens loco Hütte. Preis des eign. Bessemerroheisens loco Hütte.	—	—	—	—	84,86	83,31	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kalkstein	—	—	—	—	0,15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Löhne	—	—	—	—	5,05	8,07	—	13,93	13,27	7,90	9,00	—	20,88	—	29,82
Beamtengehälter . . .	—	—	—	—	0,45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Verbrauchsgegenstände und Generalkosten .	—	—	—	—	7,02	8,70	—	13,26	12,12	3,56	5,14	—	10,67	—	9,37
Einsatz an Halbfabrikaten	-	—	—	—	—	—	—	90,65	100,14	112,00	130,73	—	120,02	—	165,62
Selbstkosten 1869 .	*115,08*	*106,08*	*93,60*	*102,00*	—	—	*156,00*	*144,00*	—	—	—	*234,00*	*182,00*	*180,00*	*326,00*
Selbstkosten 1873 .	*165,00*	*170,00*	*120,00*	*147,00*	—	—	*234,00*	*225,00*	—	—	—	*330,00*	*306,00*	*275,00*	*315,00*

Entwickelung der Löhne seit 1869.

Der Durchschnittlohn betrug 1869 . . . . *M.* 3,54.
Derselbe beträgt heute . . . . = 3,06.

Der Durchschnittslohn an den Hochöfen betrug 1869		*M.* 2,53,
	heute	= 2,36,
= = im Walzwerk betrug 1869		= 3,42,
	heute	= 2,98.

A. Puddler.	Accordsatz pro 1869.	Heutiger Satz.
ordin. Luppeneisen pro 1 000 kg	*M.* 3,60.	*M.* 2,88.
prima = = = = ...	= 4.	= 3,19.
P.-Stahl I. Qual. = = = ...	= 6.	= 4,59.
= II. = = = = ...	= 4.	= 3,51.
B. Schweißer.		
kalte Schienenpackete pro 1 000 kg . . .	= 1,13.	= 0,963.
warme = = = = . . .	= 0,50.	= 0,459.
Stabeisen, Laschenstr. = = = . . .	= 1,50.	= 1,17.
= Feinstraße = = = . . .	= 1,80.	= 1,38.

Verkaufspreis pro 1 000 kg in Mark loko Hütte. Oktober 1878.

	Kohlen.	Puddel-Roheisen.	Gießerei-Roheisen.	Bessemer-Roheisen.	Handelseisen	Winkeleisen.	I-, T-, U-Eisen.	Bleche.	Bess. Stahl-Bandagen.	Feink. Bandagen.	Feink. Kopf- resp. Stahlschienen.	Grubenschienen Stahl.	Grubenschienen Eisen.	Fertige Radsätze.	Bess. Stahl-Bandagen u. Axen.
Oktober 1878	4,40-4,60	54-55	60-62	64-66	110-112	124	130-140	150-180	140-150	160-165	142-150	120-128	110-115	180-220	130-134
1869	—	—	75	—	174	—	228	240	—	330	210	—	—	546	—
1870	—	70	75	—	180	—	240	252	—	300	—	—	—	526	—
1871	—	93	—	—	186	—	252	258	—	330	—	—	—	345	—
1872	—	105	—	—	300	—	340	420	—	330	—	—	—	402	—
1873	—	156	120	—	300	—	420	460	—	450	—	—	—	462	—
1874	—	80	108	—	186	—	246	270	264	312	—	—	—	450	—
1875	—	65	84	—	168	—	216	228	228	254	—	—	—	340	—
1876	—	58	70	—	144	—	190	190	200	195	—	—	—	245	—
1877	—	55	65	—	125	—	160	180	180	195	—	—	—	220	—

Frage 4: Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Ja, es werden verschiedene Preise gestellt je nach der Konkurrenz, der man zu begegnen hat.

Herr **Stumm**: Ist der Unterschied bedeutend?

Herr **Thielen**: Bei Stabeisen haben wir etwas ungünstigere Preise nach den Ostseehäfen, um der englischen Konkurrenz zu begegnen. Vom süddeutschen Markt sind wir ziemlich verdrängt, meist durch die einheimische Konkurrenz. Im Osten hat uns in den letzten 6 Monaten Schlesien auch sehr viel Abbruch gethan. Große Händler, mit denen wir sonst über 20,000 bis 30,000 Ctr. abgeschlossen haben, haben jetzt nur auf 5000 bis 6000 Ctr. abgeschlossen, den Rest nimmt Schlesien, aber auch nur zu Preisen, die, um der englischen Konkurrenz zu begegnen, keinen Gewinn lassen.

Herr **Huber**: Die Haupt-Konkurrenz ist also die inländische.

Herr **Thielen**: Auch die ausländische, es gehen uns durch die Konkurrenz Englands bedeutende Quantitäten verloren. Bei unserem niederen Preisstande, bei welchem ein Import nicht lohnt, macht sich die Konkurrenz des Auslandes vorzugsweise durch den Preisdruck, nicht durch das eingeführte Quantum bemerkbar. Nach der Ostsee haben wir zum Theil durch den guten Willen der großen Händler, wenn auch nur mit großen Opfern unsererseits, die englische Konkurrenz fern halten können.

Herr **Meier**: Die haben das dann auf Kosten ihres Geldbeutels gethan.

Herr **Stumm**: Ich möchte hierbei fragen, ob für den Export nach dem Auslande, namentlich für Stahlschienen, andere Preise gezahlt werden als für das Inland?

Herr **Thielen**: Gewiß. Im Allgemeinen ist es richtig, daß die Bahnen, die uns für Transporte verpflichtet sind, höhere Preise zahlen. Die rheinische Bahn und die Köln-Mindener Bahn z. B. haben höhere Preise gezahlt, als entfernter liegende, die kein Interesse an uns haben. Im Allgemeinen war der Preis der Stahlschienen in Deutschland ca. 145 *M.*, ist aber in der letzten Zeit bei einem Geschäft auf 135 *M.* bei einer Privatbahn heruntergedrückt. Wir würden aber in Deutschland in den letzten Monaten fast kein Geschäft gemacht haben, wenn den Billigstfordernden der Zuschlag ertheilt worden wäre. Wir haben noch in den letzten Tagen in Bromberg bei der Ostbahn, in Stargard bei der

Oberschlesischen Bahn offerirt mit 165 ℳ franco, während uns die Engländer mit 133 ℳ, also um 32 ℳ unterboten haben. Daß wir früher bei ähnlichen Vorkommnissen die Aufträge bekommen haben, liegt nur an dem guten Willen der Königlichen Behörden und einzelner Privatbahnen.

In der allerjüngsten Zeit sind von deutschen Werken Stahlschienen nach dem Auslande zu erheblich billigeren Preisen verkauft. Wir selbst haben uns daran nicht betheiligt. Das hatte großentheils darin seinen Grund, daß wir in den beiden Jahren 1876 und 1877 bedeutende Verträge abgeschlossen hatten. Von anderen Werken ist aber zu 106 bis 107 ℳ loco Werk verkauft worden.

Herr **Meier**: Sind denn wirklich Lieferungen von fremden Stahlschienen nach Deutschland ausgeführt?

Herr **Thielen**: O ja, mehrere Geschäfte.

Frage 5:

Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

Herr **Thielen**: Ist schon beantwortet.

Frage 6:

Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

Herr **Thielen**: Ebenso, wie bei uns, es richtet sich nach der Konkurrenz.

Frage 7:

Verkauft dasselbe für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt, und in welchem Verhältniß und aus welchen Gründen geschieht dies:

Herr **Thielen**: Im Allgemeinen haben die Engländer im eigenen Lande bessere Preise. Da die Werke in der Nachbarschaft der großen Bahnen liegen, so üben sie einen Druck auf dieselben aus.

In Belgien wird die Stahlindustrie seitens des Staates sehr begünstigt; in dem letzten Jahre haben Ausschreibungen nicht mehr stattgefunden. Der Schienenbedarf ist einfach unter der Hand bei den belgischen Werken bestellt worden und zwar noch zu ziemlich guten Preisen.

e. Frage 1:

Finden die Werke Ihres Distriktes Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Herr **Thielen**: Ja gewiß, einzelne Werke haben solche Schwierigkeiten gefunden, daß sie genöthigt wurden, den Betrieb einzustellen, andern ist die Fortführung nur durch große Opfer möglich geworden.

Herr **Stumm**: Sie haben aber keine Schwierigkeiten gefunden?

Herr **Thielen**: Wir speziell nicht. Allerdings 1874 und 1875 haben wir auch ganz erhebliche Schwierigkeiten mit unsern Banquiers gehabt. In dem Momente, wo das neue Münzsystem und das neue Banksystem in Kraft traten, wurden uns die Banquierkredite ganz gewaltig beschnitten.

Herr **Meier**: Es ist aber doch, abgesehen von den Krediten, ein bedeutendes Betriebskapital in den Werken angelegt?

Herr **Thielen**: Eine Reihe von Werken ist nicht in der Lage, ohne Banquierkredit zu arbeiten. Das Betriebskapital ist zum Theil festgelegt in Vorräthen u. dgl., auch in Lieferungen nach dem Auslande, sowie bei den übrigen Kreditoren. Erst in den letzten Jahren ist eine kleine Besserung eingetreten, indem unsern Werken der russische Markt großentheils verloren gegangen ist durch die englische Konkurrenz und in Folge dessen der Zahler, der die längsten Kredite beansprucht, eliminirt ist.

Herr **Meier**: Kommt es nicht vor, daß Ihre Abnehmer Wechsel geben oder acceptiren?

Herr **Thielen**: Ja wohl. Nach Spanien haben wir die Lieferung ausgeführt in der Weise, daß nach Einsendung der Konnossemente auf ein Bankhaus per drei oder vier Monate gezogen wurde.

Vorsitzender: Frage 2:

Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

Herr **Thielen**: 6% Zinsen, $^1/_3$% Provision. Der eine berechnet die Zinsen pro und contra im Saldo, der andere vom Jahresbetrag, der dritte möchte sie gar vom ganzen Umschlag berechnen.

Vorsitzender: Frage 3:

Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkaufe Ihrer Fabrikate zu Grunde?

Herr **Thielen**: Unsere Roheisen=Einkäufe in England werden bis zum 15. des der Lieferung folgenden Monats mit $2^1/_2$% Skonto regulirt, Erze und Kohlen werden meistens baar bezahlt.

Herr **Stumm**: Wird das auch im Interessenkonto angesetzt?

Herr **Thielen**: Diese Skontoabzüge werden diesem Interessenkonto (Generalunkostenkonto) gutgeschrieben, kommen also indirekt durch Verringerung der Generalkosten den Selbstkosten zu Gute.

Herr **Stumm**: Auf dem Interessenkonto buchen Sie also nur Zinsen, die gezahlt werden und was geschieht nun, wenn Sie beispielsweise $2^1/_2$% Skonto vergüten oder erhalten?

Herr **Thielen**: Das wird gleich von der Rechnung abgezogen, so daß die Selbstkosten geringer werden und das Eisen zum wirklichen Werth in den Selbstkosten berechnet wird. Für Luxemburger Roheisen haben wir in letzter Zeit längere Zahlungstermine gehabt.

Vorsitzender: Wie sind Ihre Zahlungsbedingungen?

Herr **Thielen**: Drei Monat Ziel und $1^1/_2$ pCt.

Vorsitzender: Frage 4:

Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank= und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt?

Herr **Thielen**: In Bezug auf diese Frage werden wohl Sachverständige vor Ihnen erscheinen, die darüber besser informirt sind. Ich kann nur wiederholen, daß Uebergänge stattfanden, die uns das Geschäft sehr schwierig machten.

Vorsitzender: Frage 5:

Wie stehen die Gold= und Kreditverhältnisse in dem konkurrinden Auslande?

Herr **Thielen**: Im Allgemeinen stehen diese Verhältnisse günstig in England, Frankreich und Belgien, denn der Zinsfuß dort ist ein billiger und die dortigen Werke besitzen außerdem ein größeres Betriebs=Kapital als die deutschen. Der Diskont in Frankreich hat lange Zeit sehr niedrig gestanden, in England auch.

Herr **Huber**:

Wie sieht es in Oesterreich damit aus?

Herr **Thielen**: Das interessirt uns nicht. Ungünstig für uns sind nur die Valutaverhältnisse, wodurch es einem Oesterreichischen Werke bei der Anhalter Bahn ermöglicht wurde, einen Schienenauftrag uns fortzunehmen.

Vorsitzender: Wir kommen jetzt zu

f. Einfluß der Gesetzgebung.

Frage 1 lautet:

In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingung im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?

Herr **Thielen**: Ich möchte mit dieser Frage gleich die Frage 2 verbinden:

Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berg=

gesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung u. s. w.?

und ich kann mich da ganz kurz äußern. Das Besteuerungssystem ist bei uns ein viel drückenderes als in England. Der englische Arbeiter ist vollständig frei von Steuern, denn erst ein Einkommen von über 100 Lstrl. ist der Steuer unterworfen, während speziell in unseren Gegenden der Arbeiter bis zu 8 pCt. seines Einkommens an Steuern zu zahlen hat, denn wir haben Kommunen die bis zu 500 pCt. der Staatssteuern an Kommunalsteuern erheben.

Herr **Huber**: Hat in England der Arbeiter gar keine Kommunalsteuer zu zahlen?

Herr **Thielen**: Ja, eine geringe, wenn er Hausbesitzer ist, außerdem muß er dann für Wasser u. dgl. bezahlen.

Herr **Stumm**: Das ist ganz so wie in Bayern. Was Sie sagen, gilt für Preußen, aber in Bayern bezahlt der Arbeiter so gut wie keine Kommunalsteuern.

Herr **von Schlör**: Kommunalsteuern wohl, aber nach Maßgabe der geringen Staatssteuern. Ein gewöhnlicher Mann, Tagelöhner, Maurer, Zimmermann, bezahlt höchstens 3 bis 4 ℳ Staatssteuer jährlich.

Herr **Thielen**: Dann ist auch die allgemeine Wehrpflicht zu nennen. Die Zeit, in der die Leute am besten in der Lage sind, zu lernen, wird durch den Militärdienst zerrissen. Die Leute kommen mit 17, 18 Jahren zu uns und werden uns nach drei, vier Jahren, also in einer Zeit wieder entzogen, wo sie erst anfangen, werthvoll zu werden. Durch die Einziehung zur Reserve werden uns auch Arbeiter fortwährend auf längere Dauer weggenommen.

Die Schulpflicht hat auf die Eisenindustie keinen Einfluß, auch in England werden im Sinne des Gesetzes jugendliche Arbeiter in der großen Eisenindustrie wenig beschäftigt.

In Bezug auf die Aktiengesetzgebung wüßte ich keine speziellen Bedenken anzuführen.

Vorsitzender: Wir kommen zu

g. Allgemeine Lage.

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihren Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Herr **Thielen**: Wir arbeiten heute mit 28 Puddelöfen von 52, arbeiten in unserem Stahlwerke nur vier bis fünf Schichten, forciren den Betrieb außerdem nicht, so wie er forcirt werden könnte. In der Räderwerkstatt, die in der Lage ist, tausend Satz Axen und Räder pro Monat herzustellen, ist in diesem Augenblick vielleicht noch Beschäftigung für ein Viertel, in den übrigen Branchen, Stabeisen- und Façoneisenbranche u. s. w. im Verhältniß ähnlich. Hochöfen haben wir sechs im Betrieb.

Herr **Stumm**: Wie ist die Produktionsfähigkeit der Oefen?

Herr **Thielen**: Die Zahl der Oefen ist, wenigstens seit einem Jahr, dieselbe geblieben, wir können 60 bis 70,000 Kilo pro Tag produziren, während die alten Oefen aus dem Jahre 1865—1870 nur 35- bis 40,000 Kilo produziren.

Herr **Meier**: Die Produktion könnte also um 40 bis 50% erhöht werden?

Herr **Thielen**: Für unser Werk nicht, aber für unseren Distrikt sicherlich.

Herr **Meier**: Es stehen bei den Hochöfen $^1/_3$, bei den Anderen $^1/_3$ bis $^1/_4$ still, sodaß wohl angenommen werden kann, daß sie $^1/_3$ mehr Ertrag geben könnten?

Herr **Thielen**: Das wohl, aber nicht die Hälfte; sieben Hochöfen könnten wir treiben, acht würde unmöglich sein. Bei den anderen Werken wird das Verhältniß sich wahrscheinlich ebenso stellen. Wir haben sehr stark für den russischen Markt gearbeitet und dieses Feld haben wir jetzt verloren.

Herr **Huber**: Dann haben Sie noch vollauf Beschäftigung?

Herr **Thielen**: Augenblicklich noch, aber nur für kurze Zeit. Wir haben seit langen Jahren nicht so wenig Aufträge gehabt als heute. Den anderen Werken wird es ebenso gehen, nach dem Auslande haben wir gar nichts zu liefern, die Konkurrenz nimmt uns die Geschäfte vor der Thür fort.

Herr **Meier**: Welche ist das?

Herr **Thielen**: Es ist die belgische Konkurrenz, Altona-Kiel hat fremde Schienen bezogen, selbst in Kassel sind Schienen gelegt worden, die aus Belgien stammen; wir konnten dieser Konkurrenz nicht begegnen.

Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen sie?

Seit 1875 haben wir gar keine Rentabilität, nur die nothwendigsten Abschreibungen konnten im Jahre 1877/78 vorgenommen werden.

Frage 3:

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?

Wir haben durchschnittlich 12 bis 15 pCt. in den 60er Jahren bezahlt. Im Jahre 1873 haben wir 15 pCt. Dividende für die neuen und 30 pCt für die alten zusammengelegten Aktien bezahlt. Abschreibungen haben wir damals reichlich vorgenommen. Die Zahlen kann ich im Augenblick darüber nicht geben; wenn es aber gestattet ist, kann ich sie nachliefern.

Herr **Stumm**: Wie verhält es sich mit den Banquiersschulden?

Herr **Thielen**: In die Banquiersschuld sind wir gekommen durch die Anschläge, welche Ende der sechsziger Jahre und Anfang der siebziger gemacht waren, und wie die Sache im Jahre 1873 ausgeführt wurde, kosteten die Materialien mehr als das Doppelte, als veranschlagt war.

Herr **Huber**: Vielleicht reichen Sie nachträglich über die Abschreibungen eine Tabelle ein.

Herr **Thielen**: Wenn Sie gestatten, daß dieselbe nachträglich eingeliefert wird, will ich es gern thun.

Herr **Stumm**: Dagegen habe ich nichts, aber so sehr ich auch damit einverstanden bin, möchte ich doch solche Frage auf die sofortige Beantwortung durch den Sachverständigen beschränken, wenn die Herrn erst zu Hause sind und uns dann noch Nachricht zukommen lassen, dann kommen wir nicht zu Ende. Also im Prinzip bin ich dagegen, aber im einzelnen Falle bin ich damit einverstanden, wenn es dem Herrn nachträglich gestattet wird.

Herr **Thielen**: Ich werde einen Kollegen bitten, die Sache darzulegen und werde ihn mit dem nöthigen Material versehen.

Frage 4:

Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Daß wir heute an Ueberproduktion leiden, unterliegt keinem Zweifel, aber wir leiden nicht an unserer Ueberproduktion, sondern an der maßlosen Ueberproduktion des Auslandes und insbesondere an der englischen und belgischen Ueberproduktion. Nach den statistischen Zusammenstellungen, die Sie die Güte hatten, uns zuzusenden, habe ich mir berechnet, daß in den letzten Jahren kein Land der Welt ein größeres Quantum Roheisen eingeführt hat, als wie gerade Deutschland. Die Produktion in Stahlartikeln in Deutschland ist viel zu stark, um durch den Konsum des Inlandes in diesem Moment absorbirt werden zu können. Wenn die Frage an uns herantrete, den Export überhaupt zu vermeiden und uns nur an die Befriedigung des Inlandes zu

halten, würden unsere Selbstkosten in einer Weise steigen, daß selbst mit einem hohen Zollsatz dem Auslande die Thüre nicht verschlossen werden könnte. Die Hauptwerke unseres Distriktes arbeiten in diesem Augenblick mit so geringen Mitteln und halten ihre Produktion in so engen Grenzen, wie es technisch überhaupt nur möglich ist. Es gilt das speziell auch von den stärksten Werken in Bochum, von Krupp u. s. w. Eine weitere Einschränkung des Betriebes, speziell des Stahlbetriebes, halten wir in Deutschland nur dann für durchführbar, wenn einzelne Werke den Betrieb überhaupt ganz einstellen, wogegen dieselben mit den äußersten Opfern und Anstrengungen ankämpfen in der Hoffnung auf bessere Zeiten; aber die vorhandenen Werke können den Betrieb nicht gut noch weiter reduziren. Im vorigen Jahre sind von den rheinisch-westfälischen Werken summa summarum nicht 150 000 t Stahlschienen an inländische Eisenbahnen abgeliefert worden, und das ist vielleicht die schwache Hälfte von dem Quantum, was wir unbedingt produziren müssen, wenn wir überhaupt produziren wollen. Wir müssen also immer für ein sehr bedeutendes Quantum uns den Export nach dem Auslande suchen.

Die Zahlen liegen Ihnen bezüglich des Exports vor, daraus können wir meiner Ansicht nach jedenfalls den allgemeinen Schluß ziehen, daß wir im Verhältniß zu unserem Kohlenreichthum, zu unseren Mineralschätzen noch außerordentlich wenig produziren und exportiren. Im Vergleich zu Frankreich z. B., was ja einen viel geringeren Kohlen- und Mineralreichthum besitzt, sind wir sehr schwache Produzenten, wir produziren kaum mehr Roheisen, als wie es Frankreich thut, die Differenz der Produktionsziffer ist nur eine geringe.

Ebenso ist es mit den Vereinigten Staaten von Amerika, im Vergleich zu denen wir auch nur schwache Produzenten sind. Auch wir würden keine Schwierigkeiten haben, unsere Ueberproduktionen auf den ausländischen Märkten abzusetzen, wenn uns nicht Zollschranken hinderten und wenn uns nicht unsere inländischen natürlichen Absatzgebiete fortwährend mehr und mehr eingeschränkt würden. Wir haben nur unbedeutende ausländische Absatzgebiete, wo wir geographisch günstiger liegen als das konkurrirende Ausland. Ich will die Schweiz nennen, nach Oberitalien können wir nur mit leichteren Gegenständen den Landweg benutzen, bei Waarentransporten, die den Seeweg benutzen müssen, stehen wir im Nachtheil gegenüber England und Belgien.

Die eigentliche Ueberproduktion, die heut zu Tage das ganze Eisengeschäft niederdrückt, hat ihren Schwerpunkt in England und zwar vorzugsweise deshalb, weil England in den letzten Jahren auf dem nordamerikanischen Markt, der in guten Zeiten annähernd eine Million Tons ausländisches Eisen konsumirt hat, beinahe ganz hat verzichten müssen. Der Export von England nach den Vereinigten Staaten ist, wie Sie alle wissen, so zu sagen null geworden und war vor wenigen Jahren noch eine Million Tons. Für diese eine Million Tons muß England sich neue Gebiete aufsuchen, findet sie nicht und wirft sich also auf das Absatzgebiet, was ihm geographisch am nächsten liegt und durch Zoll nicht verschlossen ist, — das ist Deutschland. Die Engländer haben mir oft selber zugestanden, daß sie den Kampf mit Deutschland im vollen Bewußtsein ihrer Ueberlegenheit aufgenommen haben, daß es ihnen gelingen würde, unsere Eisenindustrie zum Erliegen zu bringen, und wie die Verhältnisse heute liegen, rühmen sie sich, daß es ihnen zum Theil schon gelungen ist. Ich selber hege die Ueberzeugung, ich mag mich darin irren, daß in Middlesborough den Hauptwerken es nicht darauf ankommen dürfte, hunderttausend Pfund Sterling daran zu setzen, wenn es damit sicher den Zweck erreichen kann, die deutsche Stahlindustrie schwer zu schädigen resp. zum Erliegen zu bringen.

Wie ich schon erwähnt habe, arbeiten die englischen Werke nicht mit Einschränkung ihrer Produktion, sondern mit Anspannung aller ihrer Kräfte. Ein Werk in Middlesborough wird in wenigen Wochen in der Lage sein, 8 Tausend Tons fertige Schienen pro Monat produziren zu können, und eben diese Ueberproduktion lastet wie ein Alp auf uns. Wir in Westfalen haben nicht die Hälfte unserer Hochöfen im Betriebe. England exportirt nach Deutschland soviel Gießereiroheisen, daß wir dafür 40—45 Hochöfen betreiben könnten; wir müssen still liegen und sehen, wie Schiff für Schiff mit englischem Roheisen den Rhein heraufgeschleppt wird und können uns dieser Konkurrenz nicht erwehren.

Ich glaube nicht, daß man eine Berechtigung hat, von einer großen Ueberproduktion unseres Landes zu sprechen. Ich bin der Ansicht, daß die uns vorgeworfene Ueberproduktion eigentlich als ein sehr verdienstvolles Werk angesehen werden würde, denn durch nichts würden wir unseren Nationalwohlstand so heben, als durch angespannte Produktionen; durch nichts würden wir fähiger werden der ausländischen Konkurrenz zu begegnen, als durch einen vollen Betrieb unserer Werke, welcher unsere Selbstkosten erheblich verringert. Wenn ich einen Bessemer-Apparat habe und arbeite heute nur 4 oder 5 Tage die Woche und mache 18 bis 20 Chargen per Tag, so stellen sich die Kosten viel ungünstiger, als wenn ich die ganze Woche arbeite und die Produktion auf 26 bis 27 Chargen bringe; ich brauche deshalb nicht mehr Kohlen und habe nicht mehr Kosten als auf das kleinere Quantum.

Außer England glaube ich, daß Belgien eine bedeutende Ueberproduktion hat, die nicht im Verhältniß steht zu seinen natürlichen Bodenschätzen und seinem Konsum. Die Produktion Englands pro Kopf der Bevölkerung gemessen giebt eine wesentlich höhere Ziffer, als pro Kopf der Bevölkerung bei uns, auch wenn die ackerbautreibenden Distrikte nicht mitgerechnet werden.

Im Jahre 1875 wurden produzirt pro Kopf der Bevölkerung in Großbritannien $3,_{95}$ Ctr. Roheisen, in Frankreich $0,_{79}$ Ctr., in Belgien $1,_{98}$, in Oesterreich, was uns bedeutend zurücksteht in der natürlichen Gunst der Verhältnisse $0,_{26}$, in Nordamerika $1,_{18}$ und im deutschen Reich $0,_{82}$. Das sind die Zahlen, die wir damals im Jahre 1876 zusammengestellt haben in einer Petition an das Reichskanzleramt.

Deutschland rangirt in vierter Linie, obgleich es kein Zweifel ist, das wir, was unseren Kohlenreichthum betrifft, unmittelbar wenigstens hinter England und Belgien und vor Frankreich und Amerika den Vortritt haben müssen.

Herr **Meier**: Den Export könnten Sie nicht entbehren, weil sich sonst die Selbstkosten, wenn Sie auf den Konsum Deutschlands beschränkt wären, so hoch belaufen würden, daß Sie nicht mehr produziren können?

Herr **Thielen**: Jawohl. Daß selbst hohe Zollsätze den Ausschluß der fremden Waare nicht völlig und sofort bedingen würden, das ist allerdings in den heutigen Verhältnissen begründet. Es wird eine Aenderung in den ausländischen Preisen eintreten, falls irgendwo ein größerer Bedarf auftritt, und diese Möglichkeit ist nicht ausgeschlossen, obgleich sie heute noch nicht abzusehen ist. Ich wollte übrigens auf die Sache noch weiter eingehen bei der Frage: wie ist das Ausland bei Lieferungen begünstigt?

Ich will hervorheben, daß die Konsumtionsfähigkeit unseres Landes sehr zurückgegangen ist; der Eisenbahnbau ist eingeschränkt, auch der Staatseisenbahnbau, die Bauthätigkeit hat nachgelassen, der Verbrauch an Eisen ist nicht so vorgeschritten, wie er naturgemäß hätte vorschreiten müssen und wie er in anderen Ländern vorgeschritten ist.

Frage II. 1:

> Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Die erste Frage muß ich verneinen. Der Absatz unserer Hauptprodukte und die Preise werden durch die inländische Konkurrenz ebenso bestimmt, wie durch die ausländische, vielleicht noch in höherem Grade.

Frage 2:

Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

Ja; in Eisenbahnartikeln ist das Importquantum vom Auslande noch nicht sehr bedeutend gewesen, weil ebensowohl private als staatliche Behörden uns zu unseren Preisen den Vorzug gegeben haben. Bei einigen Privatbahnen, die kein Interesse an uns haben, ist es mehrfach dem Auslande geglückt, größere Geschäfte abzuschließen, z. B. bei der Berlin-Anhalter Bahn haben wir ein Geschäft gegen österreichische Werke verloren, wobei die Valuta-Verhältnisse den Ausschlag gaben und auch die geographische Lage in Frage kam; im Osten sind uns Geschäfte verloren gegangen, die an die Engländer gefallen sind, ebenso bezogen Altona-Kiel und die Westholsteiner Bahn Material vom Auslande.

Herr **Stumm**: Bessemerroheisen ist zum Theil vom Auslande bezogen?

Herr **Thielen**: Ja! Wir sind auch bei anderen Artikeln betheiligt; außer den Schienen wird uns auch darin Konkurrenz gemacht von Belgien und England aus und unsere heimischen Absatzgebiete uns genommen nach dem Osten hin, auch nach Süddeutschland haben wir viele Geschäfte in Façoneisen, Wagenbalken ꝛc. an die Belgier verloren, die uns mit Preisen unterboten, welche von uns nicht gestellt werden konnten, weil sie bedeutend unter unserem Selbstkostenpreise waren. Es ist kürzlich vorgekommen, daß uns ein großes Geschäft für Doppel-T-Eisen in Prag entgangen ist, da wir auch dort von den Belgiern unterboten sind.

Herr **Stumm**: In der Gußwaarenbranche sind Sie nicht betheiligt?

Herr **Thielen**: Nein.

Herr **Stumm**: Haben Sie die Mittheilungen verglichen, die namentlich Seraing über seine Erfahrungen auf dem deutschen Markt, auf der Pariser Ausstellung gemacht hat?

Herr **Thielen**: Ich habe sie in der Hand gehabt und auch die nöthigen Zahlen gegenüber gestellt, habe sie aber augenblicklich nicht gegenwärtig. Seit dem August 1877 sind wir fast bei allen bedeutenden Schienengeschäften vom Auslande unterboten worden.

Herr **Stumm**: Welches ist der größte Unterschied, welcher zwischen den Schienen von Seraing und den inländischen Preisen stattgefunden hat?

Herr **Thielen**: Ich habe das letzte Geschäft hier vor Augen, das ist allerdings eine Privatbahn gewesen, die Köln-Mindener Bahn, die hatte 3 Millionen Kilo Schienen ausgeschrieben am 20. September 1878; darauf hat Cockerill eine Offerte zu 123 *M.* franko Deutz abgegeben, billiger als wir, wir sind herunter gegangen auf 142 *M.* und haben das Geschäft bekommen.

Herr **Meier**: Liegt das nicht auch an Ihrer Qualität, welche besser ist?

Herr **Stumm**: Ich glaube, da kommen wir in eine eigenthümliche Diskussion hinein. Liefert Seraing ein anderes Material, als die deutschen Werke?

Herr **Thielen**: Nein, daß ich nicht sagen könnte.

Herr **Stumm**: Ist Ihnen das letzte Geschäft von der Nassauischen Bahn nicht bekannt?

Herr **Thielen**: Seraing hatte 135 *M.* geboten und wir 145 *M.*, da haben wir allerdings zurückgehen müssen.

Dann war ein Geschäft bei den rheinischen Bahnen mit 7 500 000 kg ausgeschrieben. Cockerill hat 125 *M.* gefordert, wir 145 *M.* und haben auf 140 *M.* zurückgehen müssen. Bei den nassauischen Bahnen hat Cockerill 139 *M.* und wir 162 *M.* gefordert, und wir haben es zu 162 *M.* erhalten. Es ist das eine Staatsbahn.

Herr **Huber**: Trotzdem glauben Sie, daß das Ausland noch erhebliche Quantitäten einführt?

Herr **Thielen**: Ja; z. B. in schmiedeisernen Trägern und in allen Sorten von Stabeisen. Das zeigen auch die offiziellen Einfuhrlisten.

Frage 3:

Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Nein; ein Gegenstand von Bedeutung ist mir nicht bekannt, vielleicht beim Schiffsbau, ganz schwere Panzerplatten, das kann ich nicht beurtheilen.

Herr **Huber**: Glauben Sie, daß z. B. für Hufnägel und Hufeisen fremdes Eisen nothwendig ist?

Herr **Thielen**: Wir haben Hufstabeisen in Konkurrenz mit Schweden geliefert, wobei uns gesagt wurde, daß unser Eisen dasselbe leiste wie schwedisches Eisen.

Herr **Huber**: Glauben Sie, daß Ihr Eisen zu Kratzendraht genügt?

Herr **Thielen**: Es ist das ein Artikel, den ich speziell nicht kenne, aber sonst glaube ich, daß wir Qualitätseisen fabriziren können so gut, wie das Ausland. Wir verkaufen sehr bedeutende Quantitäten Hufstabeisen. Wenn wir nur bessere Preise machen könnten, so würden wir jedes Eisen herstellen können, aber in den letzten Jahren ist in Deutschland nur für die billigste Waare ein Markt gewesen.

Herr **Huber**: Glauben Sie, daß schwedisches Eisen in der Qualität besser ist?

Herr **Thielen**: Für gewisse Sachen gebe ich das zu, es ist das reinste Eisen, aber mit dem spanischen und algierischen Eisen könnten wir wohl ganz dasselbe leisten; es fehlt nur die Nachfrage.

Herr **Meier**: Warum importiren wir denn aber schwedisches Eisen?

Herr **Thielen**: Ich kann nur sagen, daß wir nie die Konkurrenz des schwedischen Eisens gefürchtet haben.

Frage 4:

Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

Ja; es handelt sich da um minime Quantitäten und das würde sich wesentlich ändern, wenn die Zölle hergestellt würden und ein genügender Schutz gegeben würde.

Herr **Huber**: Welche Vortheile würden Sie von einem solchen Schutz erhoffen?

Herr **Thielen**: Wir würden dann durch Vermehrung des Absatzes und durch Verringerung der Selbstkosten lohnendere Preise erzielen, größere Arbeitsquoten zugetheilt bekommen und billigere Selbstkosten haben. Wir würden dann hoffen, nicht mehr ohne jeden Verdienst arbeiten zu müssen.

Herr **Stumm**: Würden Sie aber der Ansicht sein, daß durch die Einführung eines derartigen Zolles die Einfuhr des fremden Materials überhaupt beschränkt resp. ganz gehoben würde?

Herr **Thielen**: Ich glaube, daß die Einfuhr dann auf ein Minimum zurückgeführt würde.

Vorsitzender: Sie sagten, das neu gegründete Werk von Bolkow und Vaughan scheue kein Mittel, um hier in Deutschland Herr zu werden, und wäre sehr wohl in der Lage, bedeutende Opfer zu bringen. Würden diese Opfer beseitigt durch einen Zoll?

Herr **Thielen**: Ja, das Eisen würde dann so theuer werden, daß jenen wohl die Lust vergehen würde.

Herr **Meier**: Sie müßten dann nach dem Auslande doch vielleicht noch billiger verkaufen, um der Konkurrenz des Inlandes zu begegnen?

Herr **Thielen**: Ganz recht, es würden aber die Preisverhältnisse in Deutschland sich dann auch wieder regeln. Die Preise würden hier immer gering bleiben, bis wieder ein stärkerer Konsum hervortritt.

Herr **Meier**: Sie würden dann aber auch für das Eisen, welches sie aus dem Auslande beziehen müssen, den Zoll bezahlen und dann würde das Produkt doch theurer kommen.

Herr **Thielen**: Wir würden den Zoll von einem geringen Theil unseres Roheisens zu bezahlen haben. Bekommen wir einen Roheisenzoll, so wird in Deutschland die Nachfrage nach Bessemererzen sehr gesteigert werden und es werden Lagerstätten zugänglich gemacht, die mit heute nicht exploitiren können. Wir brauchen von Jahr zu Jahr ein größeres Quantum an eigenem Material, dies wird aber durch die billigen Preise Englands zurückgedrängt. Bekommen wir aber wieder Roheisenzölle, so wird eine Reihe von Gruben wieder in Betrieb treten und die Einfuhr englischen Hämatit- und Gießereieisens wird nach und nach geringer werden. Es arbeiten jetzt schon viele Stahlwerke nur mit eigenem Roheisen. Krupp z. B. fast ganz, dasselbe ist der Fall bei der Maxhütte, den Osnabrücker Stahlwerken, bei der Guten-Hoffnungshütte, Hörde und unserem Werke.

Herr **Huber**: Fürchten Sie keine ungünstigen Wirkungen von Roheisenzöllen für den Export?

Herr **Thielen**: Ich glaube der Roheisen-Zoll ist die Basis des Gebäudes. Er kann uns meiner Ansicht nach erst gesunde Zustände herbeiführen und unser Land wieder zu einem prosperirenden Industrielande machen.

Vorsitzender: Wir kämen sodann zu der Frage:

Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

Herr **Thielen**: Ich habe hier nichts Neues anzuführen.

Herr **Stumm**: Ich möchte fragen, wenn wir einen Zoll von 10 *M.* einführten oder in England eine Hausse von 10 s. einträte, würden Sie dann in der Lage sein, Ihren Preis gegenüber der englischen Konkurrenz zu erhöhen?

Herr **Thielen**: Bei einem Zoll von 10 *M.*, also 50 *₰* per Centner, würde die Konkurrenz des Inlandes genügen, die Preise auf dem richtigen Niveau zu halten?

Herr **Stumm**: Trifft das auch für gewisse Gießereiroheisensorten zu?

Herr **Thielen**: Nicht so wie beim Puddeleisen.

Herr **Stumm**: Warum kommt aber englisches Gießereiroheisen noch herein?

Herr **Thielen**: Weil England zu einem Preise arbeitet, den wir nicht machen können.

Herr **Stumm**: Wenn aber ein Zoll darauf gelegt wird und das englische Eisen steigt, so würde doch auch das deutsche Eisen steigen?

Herr **Thielen**: Die Grenze ist noch sehr weit. In Middlesborough ist das Eisen zu 37 s. 6 d. zu kaufen, dazu kommt eine Fracht von höchstens 9 s., also 46 s. 6 d. bis Ruhrort. Unsere eigenen Hütten sind nicht in der Lage, dies Eisen unter 53 *M.* herzustellen. Würde also ein Zoll von 10 *M.* auf das englische Eisen gelegt, so würde es sich auf 56 *M.* stellen und wir würden mit unsern 53 *M.* Selbstkosten eine Preissteigerung von höchstens 3 *M.* erzielen können, falls es die inländische Konkurrenz zuläßt, aber auch die nicht einmal ausnutzen können, weil bei einer großen Reihe von Werken, speziell in Süddeutschland, der Frachtunterschied zu Gunsten Englands größer ist, als die vorhin angeführten.

Herr **Huber**: Worin würden Sie dann den Vortheil eines Zollschutzes finden, wenn die Preise sich nicht ändern?

Herr **Thielen**: Wir würden in der Lage sein, unsere Hochöfen zu beschäftigen. Von einer Preissteigerung des Roheisens aber kann kaum eine Rede sein, denn der Artikel ist bei uns in Deutschland beinahe gänzlich verschwunden.

Herr **Stumm**: Ich wollte nur einfach wissen: würde die Einführung eines Zolles von 10 *M.* eine Erhöhung der Verkaufspreise im Inlande ermöglichen?

Herr **Thielen**: Das muß ich in dieser Allgemeinheit bejahen.

Frage 6:

Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Ja, das Ausland konkurrirt überall; wo England es nicht ist, da ist es Belgien. Wenn heute größere Anfragen aus München oder den Reichslanden kommen, so haben wir immer zu befürchten, daß Belgien uns das Geschäft entzieht. —

Herr **Huber**: Für welche Artikel?

Herr **Thielen**: Fast für sämmtliche Artikel; es giebt ja Ausnahmen, z. B. Bandagen; sonst haben wir alles Mögliche zu befürchten.

Frage 7:

Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

Diese Frage konkret zu beantworten, ist eigentlich unmöglich.

Herr **Meier**: Das ist gewissermaßen beantwortet durch die Mittheilung, wie Sie mit Belgien u. s. w. konkurrirt haben.

Herr **Thielen**: Man müßte ja jeden Hafen, jedes Absatzgebiet einzeln vornehmen.

Frage 8:

Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

Diese Frage würde natürlich wegfallen.

Frage 9:

Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Ueber diese Frage werden die Herren auch wohl Sachverständige vernehmen, die bewanderter sind als ich; die acquits à caution kommen für unser Werk fast nicht in Betracht, wir haben wenig darunter zu leiden und in Folge dessen wenig Interesse, uns nach dem Antheil, den die Exportprämien an der Ausfuhr Frankreichs haben, zu erkundigen.

Frage 10:

Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Solche Verhältnisse sind allerdings in diesem Moment vorhanden, besonders in den außerordentlich billigen Frachten, die von den englischen Kohlenhäfen aus heute gefordert werden, der Rückgang der englischen Seefrachten hat uns ungünstiger gestellt.

Frage 11:

Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt?

Ja, die Begünstigung findet in ganz hervorragender Weise statt.

Frage 12:

In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des

Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Wenn solche Begünstigungen wegfallen, würde uns der ganze Osten Deutschlands mit einem Schlage verloren gehen.

Herr **Stumm**: Aber glauben Sie, wenn die Begünstigung des preußischen Handelsministers in dieser Beziehung wegfiele, daß die Stahlfabrikation in Deutschland dann überhaupt noch möglich wäre?

Herr **Thielen**: Nein. Wenn die Begünstigung wegfällt für Stahlschienen, glaube ich, daß selbst der Punkt, der am günstigsten für uns liegt, nicht mehr gehalten werden kann, dann wird überhaupt unsere Stahlschienenindustrie zum Erliegen kommen.

Herr **Meier**: Sie haben in verschiedenen Fällen gesagt, sie würde in ihrem Preise heruntergehen, welche Preise die Ausländer auch fordern?

Herr **Thielen**: Jawohl. Bei der Pfälzer Bahn war das Geschäft des niedrigen Preises halber nicht begehrenswerth, sodaß wir es wohl hätten fallen lassen können, aber wir glaubten, der belgischen Industrie kein Geschäft lassen zu dürfen, um ihr die Lust zu nehmen, sich überhaupt an einer deutschen Schienensubmission zu betheiligen. Es war eine Reihe von Submissionen vorhergegangen, die belgischen Werke waren immer abgewiesen, man hatte ihrerseits in Berlin alle Mittel in Bewegung gesetzt, um zu seinem vermeintlichen Rechte zu gelangen, und wir glaubten, wenn sie auch bei den Privatbahnen Fiasko machten, daß sie schließlich den Kampf aufgeben würden.

Herr **Huber**: Bestanden solche Begünstigungen schon in früheren Jahren?

Herr **Thielen**: So lange die Zölle bestanden, war das nicht nöthig.

Herr **Stumm**: Davon ist mir nichts bekannt, das möchte ich konstatirt haben. Mir ist von einer solchen Begünstigung nichts bekannt, im Gegentheil, die Behörden haben früher sogar Ausländer bevorzugt, wenn sie gleiche Preise gestellt haben.

Herr **Huber**: Seit wann sind Begünstigungen eingetreten?

Herr **Thielen**: Seit Aufhebung der Eisenzölle, und zwar speziell bei den Stahlschienen hat eine solche Begünstigung stattgefunden.

Herr **Huber**: Die Einfuhr von Schienen war auch in den früheren Jahren außerordentlich gering, wie erklären Sie dies?

Herr **Thielen**: Weil wir den Schutz durch die Zölle hatten; wenn wir wieder Zölle haben, dann brauchen wir dieses Entgegenkommen der Staatsbehörde nicht, dann können wir uns selber schützen. Daß wir Preise gemacht haben, die exorbitant gewesen wären, hat uns noch keine staatliche Behörde zum Vorwurf gemacht; wir haben Preise gemacht, die uns nur den mäßigsten Verdienst ließen.

Herr **Stumm**: Sie würden der Ansicht sein, daß die Herstellung deutscher Stahlschienen nicht möglich sein würde zu Preisen, wie sie Cockerill übernommen hat?

Herr **Thielen**: Das würde uns wenigstens keinen Verdienst lassen. Das ist übrigens noch nicht der schlechteste Preis, den das Ausland gemacht hat; wenn wir Schienen übernehmen müßten zu Preisen, wie sie Kockerill in der letzten Zeit übernommen hat, so würden wir kein Geschäft machen können.

Frage 13:

> Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Ich habe mir gestattet, in meinem Bericht über englische Verhältnisse diesen Punkt zu erledigen und zu sagen, daß das Ausland in der Lage ist, die Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen.

Frage 14:

> In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Wir würden gar nicht mehr in der Lage sein, einem weiteren Abschlage zu folgen.

Frage 15:

> Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Daß seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen vorgekommen sind und zwar sehr wesentliche, daß ist sicher. 1873 war die Stahlindustrie noch nicht auf der Höhe, wie heute, dieselbe hat sich in den letzten Jahren sehr bedeutend entwickelt. Auch in Bezug auf die Roheisenfabrikation sind viele Verbesserungen eingeführt und man arbeitet heute mit bedeutend größerer Produktion als damals.

Die Frage, ob die Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter ermäßigt werden können, ist unter keinen Umständen zu verneinen; es kann ja sein, daß neue Erfindungen gemacht werden, welche die Betriebsverhältnisse wesentlich verbessern und die Selbstkosten herunterdrücken.

Ich will auch erwähnen, daß eine Reihe von Werken existiren, welche die neuesten Verbesserungen nicht haben anwenden können, weil sie das nöthige Kapital nicht besaßen, um sich verbesserte Maschinen anzuschaffen. Es würde das auch anders werden, nach Einführung der Zölle.

Herr **Huber**: Glauben Sie nicht, daß die Wirkung unter Umständen auch eine umgekehrte sein kann, daß man es nicht für nöthig hält, Verbesserungen einzuführen?

Herr **Thielen**: Wenn wir eine kleine Industrie hätten, die kaum in der Lage wäre dem Consum zu begegnen, so würde ich das wohl annehmen können; da wir aber heute noch eine Industrie besitzen, die unter den ungünstigen Verhältnissen mindestens das doppelte unseres Konsums fabrizirt, wird die inländische Konkurenz immer so stark bleiben, daß es nicht zu erwarten ist, daß wir uns auf die Bärenhaut legen können, wir werden immer noch durch die eigene Konkurenz gezwungen werden, alles aufzubieten, um diese Selbstkosten zu ermäßigen.

Frage 16:

> Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

In England ist das jedenfalls der Fall gewesen; man hat dort gar keine Ausgaben gescheut, um die Werke in Bezug auf die maschinellen Einrichtungen außerordentlich günstig zu stellen.

Herr **v. Schloer**: Glauben Sie, daß die Einrichtungen und die Betriebsweise der Werke in England heute höher stehen als in Deutschland?

Herr **Thielen**: Das glaube ich nicht, der Engländer arbeitet nicht besser als wir, aber er hat in den letzten Jahren keine Kosten gescheut, sich die besten Maschinen anzuschaffen, und er kann in Folge dessen größere Quantitäten anfertigen als wie wir mit unsern Apparaten. Dabei hat er seine Produktion sehr angespannt, seine Selbstkosten ermäßigt, während wir unsere Produktion haben einschränken müssen.

Herr **Huber**: Also der technische Betrieb ist in England nicht vollkommener?

Herr **Thielen**: Nein, ich glaube sogar, daß in England in mancher Beziehung schlechter gearbeitet wird.

Herr **Stumm**: Würde England nicht dadurch, daß es seinen Betrieb vervollkommnet, noch weiter kommen?

Herr **Thielen**: Ja, wenn England seine Ingenieure wissenschaftlich ausbilden würde, wie es hier geschieht, wenn es das Obermeistersystem aufgeben würde, so glaube ich ent-

schieden, daß England billigere Selbstkosten erreichen wird. Wenn man die Verhältnisse vergleicht, so findet man regelmäßig, daß, was Ausschußwaare anlangt und direkte Kosten der Ueberführung des Halbfabrikats in fertiges Fabrikat, wir im Allgemeinen günstiger arbeiten als die Engländer.

Herr **v. Schloer**: Glauben Sie, daß die technische Durchführung des Hochofenbetriebs bei uns höher steht, als in England?

Herr **Thielen**: Ich glaube, der Hochofen wird in England schlechter betrieben; der Hochofenbetrieb, wie er z. B. in Schottland heute steht, ist in Deutschland unmöglich.

Frage 17:

Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Unsere Selbstkosten sind seit dem Jahre 1873 außerordentlich zurückgegangen; ich glaube, die Hauptursache liegt darin, daß eine Flaue in der ganzen Welt eingetreten ist, die Rohmaterialien zu äußerst billigen Preisen zu beschaffen waren und der Konsum sehr nachgelassen hat.

Frage 18:

Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Die Zollveränderungen haben auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte nicht eingewirkt. In kleinen Distrikten des Ostens hat früher Eisenindustrie bestanden, sie ist dort aber zu Grunde gegangen. Ich wage es aber nicht zu sagen, daß das die Folge der Zollveränderung gewesen ist.

Frage 19:

Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Ich glaube nicht, daß, wenn sich in Deutschland aus irgend welchem Grunde ein Aufschwung des gewerblichen Lebens zeigt, daß das der deutschen Industrie ohne Zölle zu Gute kommen würde, denn die ausländische Konkurrenz würde suchen, in diese Lücke, wo Arbeit zu finden ist, sich hineinzudrücken.

Herr **Meier**: Vorausgesetzt, daß es eben so schlecht im Auslande ist, dann würde das Verhältniß dasselbe bleiben, wenn das Ausland ebenso in die Höhe ginge?

Herr **Thielen**: Nein, die Art der Produktion ist eine andere wie bei uns. In England würde das ein Aufschwung sein müssen, der sich in viel großartigeren Verhältnissen bewegen müßte.

Herr **Stumm**: Wie ist hierbei der Steinkohlenbergbau betheiligt?

Herr **Thielen**: Es hat nichts eine so große Verarmung der früher wohlhabenden Klassen herbeigeführt, als gerade die Lage des Steinkohlenbergbaus; wer bei uns ein kleines Vermögen hat, besitzt fast immer einen Theil desselben in Kuxen.

Herr **Huber**: Ich möchte noch die Frage nachholen, ob Sie Roheisen von England schon 1873 bezogen?

Herr **Thielen**: 1873 bezogen wir noch wenig Bessemer-Roheisen von England, das hat sich erst in den letzten Jahreen entwickelt, Puddelroheisen ist nur wenig eingeführt worden.

Frage III. 1:

Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindistruellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

Herr **Thielen**: Ja! Es wird nach dem Auslande ganz bedeutend exportirt.

Vorsitzender: Frage 2:

Nach welchen Gegenden, in welchen Produkten und Quantitäten ist dies der Fall?

Herr **Thielen**: Für unser Werk speziell können wir annehmen, daß ein Drittel der Produkte ins Ausland geht, namentlich von Stahlschienen, Axen und Rädern, Bandagen, Stabeisen, Blechen und Draht; fast sämmtliche Artikel mit Ausnahme von Roheisen exportirt unser Werk in bedeutenden Quantitäten speziell nach Rußland, Dänemark, Spanien und Italien. Wir haben auch versucht, nach überseeischen Ländern zu exportiren, wir haben bis nach China Probesendungen gemacht, haben diese Versuche aber wieder aufgegeben.

Vorsitzender: Frage 3:

In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen?

Herr **Thielen**: Darüber geben die statistischen Aufstellungen Zahlen, deren Richtigkeit wir noch nicht kontroliren konnten, ich glaube aber wohl, daß die Verhältnisse, die bei uns gelten, bei unseren Nachbarwerken analoge sind.

Herr **Stumm**: Ich möchte darauf aufmerksam machen, daß Ihre Gegend in Deutschland nahe die bestgelegene ist, besonders Oberhausen und Ruhrort.

Herr **Thielen**: Die Frage 3 möchte ich also einem späteren Sachverständigen zu beantworten überlassen. Seit 1869 hat unser Export jedenfalls zugenommen; wie schon früher erwähnt, datirt unsere Stahlfabrikation erst seit 1873.

Herr **Huber**: Sind Sie auch nicht in der Lage, für das eigene Werk nähere Angaben zu machen?

Herr **Thielen**: Nein, Zahlen kann ich nicht angeben, heute beträgt der Export unseres Werkes etwa 7 500 Tons.

Vorsitzender: Frage 4:

Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der dortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

Herr **Thielen**: Der Export nach dem konkurrirenden Auslande wird größtentheils unmöglich gemacht, besonders nach Frankreich. Wir haben versucht, französische Lieferungen auf Räder u. s. w. zu erhalten, sind aber abgewiesen worden. In Belgien werden die Lieferungen gar nicht mehr ausgeschrieben, sondern den betreffenden Werken unter der Hand zugeschlagen; sollte einmal ein ausländisches Werk konkurriren wollen, dann wird eine so große Kaution verlangt, daß die Konkurrenz unmöglich ist.

Herr **Huber**: Solche Vergünstigungen finden sich also im Großen und Ganzen zur Zeit überall?

Herr **Thielen**: Ja. In England z. B. wird die Sache so gehandhabt, daß in den Spezifikationen der englischen Eisenbahnen und der englischen Staatsbahnen in Indien ein Zusatz gemacht wird, worin es heißt: das Mater al muß aus englischem Hämatiteisen unter Zusatz von 10 Prozent Spiegeleisen bestehen.

Herr **Meier**: Wir haben das Hämatiteisen nicht in dem Maße?

Herr **Thielen**: Wir benutzen Hämatiteisen aus eigener Produktion, können es aber in Folge der englischen Spezifikationen nicht verwenden.

Wir haben ferner vor wenigen Jahren uns an einer Submission auf Schienen für Süd-Australien betheiligt und waren die billigsten. Ich bemühte mich um die Sache, es hieß aber, der Herr, der die Entscheidung zu treffen habe, sei krank und sein Stellvertreter müsse erst nach Australien telegraphiren. Endlich kam der Bescheid, die Kolonialregierung habe Auftrag gegeben, die Schienen im Mutterlande zu bestellen.

Bei der indischen Staatsbahn waren wir in Rädern und Axen die billigsten, wir sind aber auch durchgefallen. In

Rußland wird die Industrie von der Regierung auf alle Weise begünstigt. Ich habe vor 14 Tagen Gelegenheit gehabt, einen Kontrakt einzusehen, den die New-Russia-Compagnie, die ihre Werke im Süden Rußlands besitzt, abgeschlossen hat auf Lieferung von 37 000 Tons Stahlschienen zum Preise von 14 Lstr. 7 s. Für jedes Pud Stahlschienen, das in Rußland produzirt wird, wird außerdem eine Prämie gezahlt und zwar in Geld, ist also dem Schwanken der Valuta nicht unterworfen. Wenn Lieferungen auszuschreiben sind, dann wird vom Minister bestimmt, was im Auslande bestellt werden darf, das Andere muß à tout prix im Inlande gemacht werden. In Oesterreich geht es ziemlich ebenso: zunächst besteht ein hoher Zoll, dann erhalten die Bahnen den Auftrag, nur von der österreichischen Industrie zu kaufen. Durch die Prager Wagenfabrik haben wir indirekt versucht ein Geschäft zu machen, bekamen aber zu hören: wir haben den Auftrag vom Minister, wir müssen aber unsere Räder u. s. w. aus Wien beziehen.

Vorsitzender: Frage 5.:

Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Herr **Thielen**: Diese Frage ist schwierig, konkret zu beantworten. Ich glaube, daß die logische Folge der Wiedereinführung von Zöllen nur die sein kann, die Selbstkosten zu ermäßigen und uns dadurch dem Auslande gegenüber in erhöhtem Maße konkurrenzfähig zu machen.

Herr **Stumm**: Würde die Preiserhöhung der Stahlschienen nicht den Export der Stahlschienen vermindern?

Herr **Thielen**: Das ist nicht zu bestreiten. Der Preis würde sich entschieden erhöhen, wenn mehr geboten wird.

Herr **Meier**: Haben Sie nach Rußland billiger geliefert und um wie viel Prozent?

Herr **Thielen**: Unser Werk nicht, aber ich weiß von anderen Werken, daß sie billiger nach dem Auslande geliefert haben. Es liegt das bei uns einfach daran, daß wir seit $1\frac{1}{2}$ Jahren kein Stahlschienengeschäft im Auslande gemacht haben. Einer der anderen Herren, die noch vorgeladen sind, wird darüber wohl besser Auskunft geben können.

Vorsitzender. Frage 6.:

Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden?

Herr **Thielen**: Ich glaube nicht, daß Nachtheile entstehen werden.

Herr **Stumm**: Die Frage bezieht sich darauf, daß ein Werk ausländisches Rohmaterial bezieht. Es kann ja Werke geben, die ausschließlich ausländisches Roheisen beziehen. Welche Maßregel würden Sie vorschlagen, um diesen Werken genehm zu werden?

Herr **Thielen**: Vom Standpunkt des eigenen Interesses würde ich es nicht sehr bedauern, wenn die Werke, die ihr Rohmaterial und Halbfabrikate vom Auslande beziehen, durch die Zölle in etwas geschädigt würden gegenüber den andern, die inländische Rohmaterialien benutzen. Ich betrachte ein Werk, welches seine Rohmaterialien vom Auslande bezieht und hier veredelt, als des Schutzes würdig, aber es hat nicht den Werth für die Vermehrung des Nationalwohlstandes, als ein Werk, welches seine Kohle, Erze ꝛc. aus eignen Gruben fördert. Jedoch wäre ein Ausgleich in zweckmäßiger Weise wohl geboten. Ich würde aber nicht für die französische Weise sein, mit welcher viel Mißbrauch getrieben wird.

Herr **Huber**: Glauben Sie denn, daß es möglich ist, die Identität der Waare festzuhalten. Bei andern Artikeln wird durch Identitätszeichen, Stempel, Plomben u. s. w., die Identität der Waaren festgehalten?

Herr **Thielen**: Beim Eisen ist das nicht möglich.

Herr **Huber**: Wie wäre dem vorzubeugen?

Herr **Thielen**: Ich dächte in der Weise, daß z. B. die Werke für jede Tonne Roheisen, die sie einführen, einen Schein bekommen über bezahlten Zoll, und diesen Zoll zurückbekommen, wenn sie ein Quantum fertiger Waare ausführen.

Herr **Stumm**: Das ist aber genau das französische System; die Leute können ja das Roheisen, welches sie einführen, an Dritte weiter verkaufen, daran kann Niemand sie hindern.

Frage 7 lautet:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Herr **Thielen**: Ganz gewiß. Wenn Rußland seine Zölle auf einen gewissen Grad ermäßigt, so können wir seine ganze Industrie vernichten. Ebenso liegen die Verhältnisse in Frankreich und Oesterreich; die böhmische Industrie würde unbedingt von Schlesien vernichtet werden.

Herr **v. Schloer**: In einzelnen Artikeln ist die österreichische Industrie vollständig zu Grunde gerichtet, wenn dort die Zölle wegfallen.

Frage 8:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Herr **Thielen**: Nein. Durch ein großes Kanalnetz würden die Selbstkosten wohl sinken, aber solche Unterschiede, wie sie entstehen, wenn die siebenfache Distanz durchfahren werden muß, können durch die größten Transporterleichterungen nicht ausgeglichen werden.

Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

Herr **Stumm**: Ich denke, in der Schweiz kommen Sie mit den acquits à caution recht scharf in Berührung?

Herr **Thielen**: Wir liefern nach der Schweiz nur Stahlschienen und haben dort nur ein einziges Mal Creuzot gefunden und zwar durch ausnahmsweise billige Fracht.

Frage 10:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

In den Grenzdistrikten geben die ausländischen Werke, die mit dem Zollschutz arbeiten können, den Arbeitern bessere Löhne als die angrenzenden inländischen Werke und ich habe von betheiligter Seite gehört, daß dadurch Arbeiter herübergezogen werden. Ueberhaupt kann ja eine Industie, die mit besseren Preisen arbeitet, bessere Löhne geben und braucht sich nicht mit unsern Hungerlöhnen zu begnügen. Wir haben Fälle erlebt, daß unsere besten Leute uns nach Rußland weggenommen sind.

Frage IV. 1:

Erfordert die Forterxistenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Ja, unbedingt.

Vorsitzender: Die Eisenindustrie würde also vernichtet werden, wenn das nicht geschieht?

Herr **Thielen**: Die Großindustrie wird unbedingt vernichtet werden. Jetzt kommt z. B. Cockerill und setzt einen großen Theil seiner Produktion im Inlande zu lohnenden Preisen ab. Nun fehlt ihm vielleicht noch ein Quantum; wenn er dieses hat, so kann er seinen Betrieb voll aufrecht erhalten und seine Selbstkosten noch ermäßigen. Cockerill würde ein gutes Geschäft machen, wenn er diesen Theil in Deutschland selbst unter den

Selbstkosten absetzt, weil sich dann seine Durchschnittsselbstkosten niedriger stellen.

Herr **Meyer**: Sie erwähnten, daß die Vorbedingungen für die Eisenindustrie nächst England in Deutschland am Günstigsten seien. Auch unsere Löhne sind nicht höher. Jetzt bemerken Sie, die Deutsche Eisenindustrie würde, wenn nicht der Schutz käme, ganz ruinirt werden. Sie haben ferner gesagt: Dadurch, daß nicht exportirt würde, stiegen die Selbstkosten so, daß die Industrie nicht mehr bestehen könne. Danach muß ich gestehen, begreife ich nicht, wie Sie zu Ihren Schlußfolgerungen kommen, denn in unserem eigenen Lande sind wir doch immer näher als die anderen.

Herr **Thielen**: Das trifft nicht immer zu, häufig ist in unserem eigenen Lande der Ausländer der nächste. Was östlich von Berlin liegt, ist dem Engländer z. B. näher als uns. Ja, wenn Frankreich, Belgien, Oesterreich, Rußland ihre Zollsätze fallen ließen und die Einfuhr von englischem Eisen würde verboten, dann wären wir vollständig in der Lage, uns unsere Haut zu wehren; aber wir werden an allen Grenzen zurückgewiesen, wir pochen überall an, aber nirgends können wir eindringen. Während wir ganz schutzlos dastehen, müssen wir die Ueberproduktion des Auslandes über uns ergehen lassen.

Herr **v. Schloer**: Der Herr Sachverständige ist vorhin davon ausgegangen, daß die Einführung eines Zolles, nothwendig eine Erhöhung des Preises des Eisens in Deutschland zu Folge haben müßte. Ich bin nicht der Meinung, daß diese Folge absolut nothwendig ist. Ich kann mir denken, daß die Preise trotz der Einführung eines Zolles nicht wesentlich sich ändern würden.

Ich frage nun: Würden Sie es von Ihrem Standpunkte aus nicht schon für nützlich halten, wenn auch durch die Einführung eines Zolles lediglich der inländische Markt der inländischen Produktion gesichert und die Einfuhr reduzirt würde? Also der Fall ist der: Wir bekommen einen Zoll, und der Zoll hat durch die Entwickelung unserer Industrie und durch Zurückdrängung der fremden Industrie die Konsequenz, daß unsere Produktion in dem Maße steigt, als der Import durch den Zoll inhibirt wird.

Dann muß nothwendig die Folge eintreten, daß, wenn auch die Preise im Inlande sich nicht heben, doch der gesammte inländische Markt der inländischen Produktion erhalten wird und das wäre doch meines Erachtens auch eine Folge der Zolleinführung, die zu beachten wäre, auch dann, wenn eine Preiserhöhung nicht eintritt.

Herr **Thielen**: Das ist ja eben das Ziel, worauf wir lossteuern, den einheimischen Markt zu sichern. Wenn das gelungen ist, hoffen wir naturgemäß eine Rente für das angelegte Kapital zu erzielen, wir hoffen, daß mit der Dauer der Eisenindustrie der nothwendige Lohn für ihre Arbeit gegeben wird, denn es ist doch ein Uebelstand, wenn eine solche große Industrie ohne allen Verdienst arbeitet.

Frage 2:

> Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Wenn in die großen Nachbarstaaten England mit einbegriffen würde, kann entschieden nicht darauf verzichtet werden, England ist ja der bei Weitem gefährlichste Gegner. Wenn Oesterreich, Frankreich, Belgien, Rußland seine Zölle vollständig fallen ließen, so würde das für gewisse Theile von Deutschland zweckmäßiger sein, als die Einführung eines Zolles. Anderen würde es aber sehr wenig helfen können, die Schlesier würden in einer beneidenswerthen Lage sein, ebenso Süddeutschland, die würden diese Lage den höchsten Zöllen vorziehen.

Herr **Huber**: Sie verneinen also die Frage, weil Sie England ausnehmen?

Herr **Thielen**: Ja, in ihrer Allgemeinheit, weil wir eben unseren Hauptgegner in England sehen.

Frage 3:

> Wie hoch müssen anderenfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Ich bin der Ansicht, daß ein wirksamer Schutz für die deutsche Eisenindustrie nur dann erfolgt, wenn wir einen Roheisen-Zoll von 10 Mark haben pro Tonne und auf fertige Waare einen Zoll von 35 Mark pro 1000 Kilo.

Herr **Huber**: Wie denken Sie sich die Abstufungen bis zur feinsten Eisenwaare?

Herr **Thielen**: Ich würde für die Wiederherstellung des alten Tarifs vom 1. October 1870 mich aussprechen in seinen Hauptpositionen, welche die Eisenindustrie betreffen, mit Ausnahme des Roheisenzolles für welchen ich eine Verdoppelung wünsche. Für mich haben blos die beiden ersten Positionen ein Interesse, das andere überlasse ich den Herren Sachverständigen, die nach mir kommen.

Frage 4:

> Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:
> a) für die Eisenindustrie selbst,
> b) für den Handel, die Transportinteressen und die Konsumenten?

Ueber die Vortheile der Wiedereinführung der Zölle glaube ich schon früher die Hauptpunkte angeführt zu haben, soweit unsere Eisenindustrie in Frage kommt.

Nachtheile sehe ich von meinem Standpunkt aus für Niemand, vielleicht mit Ausnahme der Rhedereigeschäfte und derjenigen Agenten, die ausländische Häuser vertreten, die letztern würden geschädigt werden.

Herr **Meier**: Wenn Sie so viel exportiren, gleicht sich das nicht mit den Rhedereigeschäften vollständig aus?

Herr **Thielen**: Ja!

Herr **Huber**: Der Konsument würde nach Ihrer Ansicht nicht geschädigt werden?

Herr **Thielen**: Nein, er würde dann erst recht in der Lage sein zu verdienen; er wird theurer bezahlen, der Werth des Geldes wird aber für ihn ein geringerer werden. Jeder Mensch ist nach meiner Ansicht Produzent und Konsument, schließlich findet Jedermann, mit Ausnahme einer sehr geringen Menschenklasse, seinen Unterhalt durch die Produktion von verschiedenen Artikeln. Ich kann mir kaum Jemand denken, der allein vom Konsum lebt, mit Ausnahme von Beamten und Rentnern, die Kupons abschneiden.

Herr **Huber**: Wie stellt sich Ihrer Ansicht nach dieses Verhältniß speziell für die Eisenindustrie?

Herr **Thielen**: Der Eisenarbeiter wird sich besser nähren, und das wird auch dem Eisenkonsumenten, namentlich dem Fabrikanten und der Landwirthschaft wieder zu Gute kommen, deren Wohlergehen innig mit dem Gedeihen der Industrie zusammenhängt.

Herr **Meier**: Gilt dies auch von der Textilindustrie?

Herr **Stumm**: Ich würde vorschlagen, einen Textilsachverständigen zu Rathe zu ziehen, um jeden Zweifel an der Richtigkeit der Behauptung des Herrn Sachverständigen zu beseitigen.

Herr **Thielen**: Ich kann mich allerdings nur in allgemeinen Redensarten bewegen, mit Zahlen kann ich es nicht beweisen, aber ich habe das Gefühl, daß die Textilindustriellen ebenso denken wie ich, und Herren, die in derselben engagirt sind, mit denen ich zusammengekommen bin, sind entschieden mit unserer Anschauung einverstanden, ebenso die Maschinen-

industrie, die heute nichts dringender wünscht, als daß die Eisenindustrie durch die Wiedereinführung von Zöllen wieder erstarkt, damit dieselbe wieder in die Lage kommt, Maschinen zu kaufen. Heute liegt die Sache so, daß wir keine neuen Maschinen kaufen können. Die Anfrage nach diesen Artikeln ist ja fast vollständig verschwunden.

Vorsitzender: Sie, Herr Stumm, wünschen also, daß ein Sachverständiger der Textilindustrie zu Rathe gezogen wird?

Herr **Stumm**: Nur sobald die Ansichten im Gegensatz stehen oder wenn Zweifel bestehen bleiben.

Herr **Meier**: Ich wünsche nicht, eine solche Weitläufigkeit zu machen.

Vorsitzender: Frage 5:

Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Herr **Thielen**: Nach meiner subjektiven Ansicht würde durch eine konservativere Gesetzgebung uns Manches erspart geblieben sein. Ich glaube, daß gerade unsere Gesetzgebung für das Begriffsvermögen unserer Arbeiter in etwas sehr raschen Sätzen vorgegangen ist, die Gewerbeordnung, die Freizügigkeit, Wuchergesetze u. s. w. Ich kann mich im Einzelnen darüber nicht äußern, aber ich glaube, im Großen und Ganzen wäre es zweckmäßig gewesen, wenn diese großen Neuerungen auf einen längeren Zeitraum von Jahren vertheilt worden wären.

Herr **Huber**: Die Beseitigung der Wuchergesetze bedauern Sie?

Herr **Thielen**: Das will ich nicht so schroff hinstellen, aber durch zu rasche Ablösung derselben haben sich bei uns manche Unzuträglichkeiten geltend gemacht.

Vorsitzender: Sie wollen sich auf spezielle Momente der Frage nicht einlassen?

Herr **Thielen**: Wenn die Herren glauben, daß es speziell auf diese Frage Bezug hat, wenn ich meine persönliche Anschauung zur Geltung bringe, so glaube ich, daß die Aufhebung der Wuchergesetze für den kleinen Mann sehr unbequem gewesen ist und daß er jetzt in die Hände von Pfandleihern fällt, die ihn in einer Weise aussaugen, die früher unmöglich gewesen wäre, weil die Pfandleiher mit dem Gesetz in Konflikt gekommen wären. Auch die Haftpflicht ist meiner Ansicht nach von dem Arbeiter noch gar nicht richtig aufgefaßt worden. Es sind für uns dadurch eine Reihe von Uebelständen und chikanöse Behandlung von Seiten der Arbeiter, welche das Recht des Gesetzes auf ihrer Seite zu haben glaubten, entstanden; es hat zu Prozessen geführt und durch theure Erfahrungen sind sie klug geworden und jetzt geht die Sache in ruhigerer Weise. Der Uebergang ist etwas schnell gewesen, besonders sind auch die Schankwirthschaften für unsere Gegend ein wahrer Fluch gewesen.

In Bezug auf die Frachtverhältnisse kann Wandel geschaffen werden durch ein Kanalsystem, wenn auch nicht so wie in Frankreich und England, wo es sich seit hundert Jahren entwickelt hat, aber wir können unsere größeren Wasserläufe noch kanalisiren und so zu billigen Frachten kommen, ich erwähne nur die Ruhr und die Lahn, dann auch den Rhein-Emscher Kanal. Ich glaube, daß es für große Entfernungen dadurch möglich sein wird, Frachtersparnisse durchzuführen, aber nicht für den Bedarf an Kohlen u. s. w., die die Industrie aus kurzen Entfernungen bezieht. Unser Ziel ist jetzt, daß es durch Kanäle möglich gemacht wird, unsere Kohlen über Rotterdam und Antwerpen in das Ausland zu schicken und den Rhein für Seeschiffe von 5—600 Tons bis Ruhrort fahrbar zu machen.

Herr **Meier**: Für die deutschen Häfen haben Sie wohl weniger Interesse?

Herr **Thielen**: Ich habe die Erfahrung gemacht, daß es uns in deutschen Häfen sehr schwer gemacht wird. Es sind Spezialfälle zu meiner Kenntniß gekommen, wo es unmöglich gewesen ist, mit Hülfe von deutschen Rhedern die Geschäfte zu machen, die nachher bei englischen Rhedern abgeschlossen sind. Es ist mir ein Fall erzählt worden, wo eine Fabrik eine Anzahl Lokomotiven über Liverpool hat nach Gothenburg schaffen müssen, weil die deutschen Rheder die Anforderung gestellt haben, daß der Fabrikant alle Einrichtungen auf seine Kosten treffen solle, die zum Verladen der Lokomotiven nothwendig waren, während in England amerikanische Klipper gefunden wurden, die mit den nöthigen Einrichtungen versehen waren. Von Amerika sind von den Baldwyn-Werken mit einem Mal 40 Lokomotiven in 2 Schiffen nach Rußland geschafft und mußten über Cronstadt geführt werden. Die Ems- und Weserhäfen kenne ich nicht, aber wenn man längere Zeit in England gelebt hat und die dortigen Hafeneinrichtungen zum Be- und Entladen kennt, so empfindet man die mangelhaften Einrichtungen unserer Häfen sehr empfindlich. Was das Entladen betrifft, so sind wir auch in Ruhrort mit den nöthigen Vorrichtungen noch sehr im Rückstande.

Herr **Meier**: Wenn Sie verlangen, daß die Schiffe umgebaut werden, dann ist es doch selbstverständlich, daß Sie auch die Kosten tragen müssen. Solch ein Fall kommt alle zehn Jahre einmal vor. Es ist doch rein zufällig, daß in Liverpool solche Einichtungen sind und dort die Verladung hat stattfinden können.

Vorsitzender: Frage 6:

Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Herr **Thielen**: Nein, das heißt, ich möchte sagen in Bezug auf die Frachtverhältnisse, nicht in Bezug auf die Gesetzgebung.

Vorsitzender: Abschnitt V., Statistik:

Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen und event. welche.

Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Herr **Thielen**: In Bezug auf die Frage V. wegen der Statistik möchte ich bitten, mich von der Beantwortung derselben zu entbinden, wir müßten auf allen Werken erst Umfrage halten.

Ich möchte nur hervorheben, daß eine große Roheiseneinfuhr erwähnt wird von 6 Millionen Centnern, wenn ich nicht irre, und daß nach den Ermittelungen, die ich angestellt habe, nur 3 000 000 Centner herauskommen.

Herr **Huber**: In dem Import ist auch die Durchfuhr einbegriffen.

Herr **Thielen**: Das ist so wenig konstatirt wie die Durchfuhr selbst.

Herr **Meier**: Die Hälfte der Roheiseneinfuhr wird wahrscheinlich nur Durchfuhr sein.

Herr **Thielen**: Was die Statistik betrifft, die uns von anderer Seite gegeben wird, so glaube ich im Gegentheil, daß nicht einmal alle Listen vollständig sind. Wenn man die Listen ansieht, die in England das Board of Trade herausgiebt, so findet man, daß ein Theil der deutschen Einfuhr unter die Rubrik Belgien und Holland fällt.

Herr **Huber**: Darunter befindet sich auch alles, was durch Deutschland transitirt. Was in Deutschland bleibt, ist nicht ziffermäßig nachzuweisen.

Herr **Thielen**: Wenn die Statistik mit solchen Fehlern behaftet ist, dann ist es unrichtig, Schlüsse daraus zu ziehen.

Herr **Huber**: Geben die Nachweise über Ausfuhr und Einfuhr, zusammengehalten, kein brauchbares Resultat?

Herr **Thielen**: Es wurde einmal die Behauptung aufgestellt, daß wir ein sehr bedeutendes Eisenquantum nach der Schweiz geliefert hätten. Als wir Ermittelungen darüber anstellten, zeigte es sich, daß keines der deutschen Werke Eisen in größerer Menge nach der Schweiz exportirt hatte. Wir haben dann beim statistischen Amt angefragt und da ist ermittelt, daß die Pfunde mit Centnern verwechselt waren und daß der Rest nicht deutsches Eisen war, sondern Middlesborourgh-Eisen, welches durch Deutschland nach der Schweiz geschickt wurde.

Herr **Huber**: Eine „Grenzstrecken-Statistik" wie die schweizerische giebt keine Auskunft über Herkunft resp. schließliche Bestimmung der Waare. Sie beschränkt sich lediglich auf Konstatirung des Uebergangs der Waare über eine bestimmte Grenzlinie.

Herr **Stumm**: Ein solcher Irrthum kommt selbst in Regierungsvorlagen vor.

Vorsitzender: Wir können jetzt die Sitzung schließen und ich spreche dem Herrn Sachverständigen unseren verbindlichsten Dank für seine Mittheilungen aus.

(Schluß der Sitzung $5^{3}/_{4}$ Uhr.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Zweite Vernehmung

am

6. November 1878

(10 Uhr).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender.
" Geh. Ober-Regierungsrath Huber.
" Königl. Bayr. Staatsrath v. Schloer.
" Geh. Kommerzienrath Stumm.
" H. H. Meier.
" Geh. Bergrath Dr. Wedding.
Sachverständiger: Herr Poensgen aus Düsseldorf.

(Fragebogen A.)

Vorsitzender: Meine Herren, es liegt uns heute die Vernehmung des Sachverständigen Herrn Poensgen aus Düsseldorf ob. Ich möchte den Herrn bitten, uns gefälligst Mittheilung zu machen über die Art und den Umfang seines Geschäftsbetriebs.

Herr **Poensgen:** Wir machen zum Zweck der Röhrenfabrikation sämmtliche Fabrikate, die zur Röhrenfabrikation dienen, Bandeisen und Bleche. In Bezug auf Halbfabrikate für unsere Fabrikation bin ich nicht in der Lage, Ihnen Zahlen geben zu können, sondern nur in Bezug auf die zuerst genannten Fabrikate. Ich würde Ihnen angeben können, welche Roheisenpreise wir hinsichtlich der Bandeisen und der Bleche bei unserer Kalkulation zu Grunde legen, und welche Kohlenpreise, nicht aber die Fabrikationspreise des Bandeisens und der Eisenbleche selbst.

Vorsitzender: Sie machen Bandeisen und Bleche zum Verkauf?

Herr **Poensgen:** Nein, nur für unsern eigenen Bedarf und für Röhrenfabrikation, nicht aber für den Handel.

Vorsitzender: Frage 1:

> Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Herr **Poensgen:** Die Selbstkosten für die Kohlen stellen sich bei uns auf 5 *M.* loco Zeche per 1000 kg. In Betreff der Preise des Bandeisens, welches wir verwenden, legen wir dort den Handelspreis zu Grunde, weil wir unsere Werke als getrennte Werke betrachten. Das Walzwerk rechnet den Röhrenwerken also denselben Preis, wie er auch in dem Handel berechnet wird, nämlich: Einen Durchschnittsbandeisenpreis für alle Dimensionen 135 *M.* und einen durchschnittlichen Blechpreis von 170—180 *M.* Aus diesem Blech machen wir Sieberöhren für Kessel, für Dampf- und Wasserleitungen, auch Lokomotiv-Röhren; aus dem Bandeisen machen wir die gewöhnlichen Röhren.

Es stellt sich der Kostenpreis für die Sieberöhren — es sind zwei Qualitäten, die sogen. Qualitäts-Sieberöhren und die gewöhnlichen Handelssieberöhren, hinsichtlich deren letzteren wir mit Schottland und England zu konkurriren haben — auf 330 *M.* unter Zugrundelegung eines Blechpreises von 170—180 *M.*, wogegen die Selbstkosten der Gasröhren sich auf 210 *M.* stellen — alles loco unserer Werke.

Vorsitzender: Und wie stellt sich der Preis der Kohlen loco Werk? Sie hatten vorher den Preis loco Zeche angegeben.

Herr **Poensgen:** Der Kohlenpreis loco Werk stellt sich im Ganzen auf 7 *M.* für 1000 kg.

Herr **Stumm:** Es wird sich also aus Ihren Angaben nur schließen lassen auf den Selbstkostenpreis der Röhrenfabrikation, falls sie mit gekauftem Material arbeitet; ich glaube aber, daß die Enquete darauf Werth legen muß, auch die Selbstkosten der Röhren zu ermitteln, falls sie aus eigenen Rohmaterialien hergestellt werden, weil ich fürchte, daß unsere Mandatgeber, wenn wir ihnen nur das Resultat der Selbstkosten der Röhren vorlegen, die bei Ankauf von Bandeisen und Blechen gemacht werden, damit nicht zufrieden gestellt sein werden, und daß sie beispielsweise werden wissen wollen, wieviel die Selbstkosten des Düsseldorfer Röhrenwalzwerks bei

Zugrundelegung der Selbstkosten der Rohmaterialien, soweit dieselben nicht gekauft werden, betragen.

Würden Sie vielleicht in der Lage sein, uns darüber Mittheilungen zu machen?

Herr **Poensgen**: Ich würde auch dazu wohl in der Lage sein, doch habe ich diesen Modus der Preisberechnung gewählt für die Kosten unseres Werkes, um einen gleichmäßigen Maßstab auch für andere benachbarte Werke zu geben. Sie können annehmen, daß die Selbstkosten der Röhren unter Zugrundelegung des Roheisenpreises und unter Vernachlässigung des Gewinnes im Eisenwalzwerk sich um 15 bis 20 ℳ billiger per 1000 kg stellen. Also statt 210 ℳ Selbstkosten für Gasrohr würde sich dieser auf ca. 195 ℳ stellen, der Selbstkostenpreis der Sieberohre auf 310 bis 315 ℳ.

Herr **Stumm**: Dann wollte ich mir die Frage erlauben, sind die Selbstkosten der verschiedenen Arten von Röhren so nahe aneinanderliegend, daß man überhaupt Durchschnittspreise machen kann? Ist der Herstellungspreis z. B. von Sieberöhren für Dampfkessel nicht erheblich niedriger als der für Lokomotiven?

Herr **Poensgen**: Wenn der Durchschnitts-Selbstkostenpreis der ordinären Sieberöhren für den Handel, auf der ersten Grundlage berechnet, sich auf 330 ℳ stellt, so würde der Kostenpreis für diejenigen für Lokomotiven mindestens 360 sein und der für gewöhnliche Dampfkessel 310, das würde ungefähr das Verhältniß sein.

Herr **Stumm**: Und welches würde wohl der Selbstkostenpreis der billigsten Röhren sein, die aus Blech oder Eisen dargestellt werden?

Herr **Poensgen**: Freilich, wenn Sie Röhren von 8 Zoll äußerer Weite und andere von 2 Zoll in Hinsicht des Produktionsquantums vergleichen, so findet dabei allerdings ein Unterschied statt; wo aber fixirte Selbstkosten pro Schicht herrschen, kommen 1000 kg von diesen kleinen Röhren ganz anders zu stehen, als die größeren. Wenn ich diesen Unterschied fixiren wollte, so müßte ich lange Berechnungen machen über alle verschiedenen Dimensionen und Wandstärken. Ich habe mich daher beschränkt, einen Durchschnittspreis anzugeben. Allerdings, wenn man über die geringsten und die höchsten Preise Angabe von den Selbstkosten machen soll, so kommt dabei das Produktionsquantum mit in Betracht, welches in den größeren oder kleineren Dimensionen erzeugt wird und da mir hierfür die Anhaltspunkte augenblicklich fehlen, so habe ich mir einen Durchschnittspreis von den größeren und kleinern Röhren gemacht.

Herr **Meier**: Wenn ich Sie recht verstanden habe, so machen sie auch Eisen für andere Werke und berechnen dann selbstverständlich für diese die Bleche zu dem Verkaufspreise.

Herr **Poensgen**: Ja, die Marktpreise.

Herr **Meier**: Schließt dieser Preis einen Gewinn oder einen Verlust ein? Wenn die andern Werke auch selbstständig berechnen, so wird sich herausstellen, ob da ein Gewinn oder Verlust ist. Man kann die Selbstkosten berechnen, kreditirt aber den Werken die Verkaufspreise, so entsteht meines Erachtens die Frage, ob die Verkaufspreise, die Sie berechnet haben, einen Verlust oder Gewinn bringen.

Herr **Poensgen**: Ich habe mir erlaubt schon vorhin anzuführen, daß wir nach dieser Richtung hin unter Zugrundlegung der berechneten Selbstkostenpreise eine Differenz von ca. 15—20 ℳ pro 1000 kg fertige Röhren haben.

Herr **Stumm**: Das Roheisen kaufen Sie ausschließlich?

Herr **Poensgen**: Ja!

Herr **Stumm**: Welche Qualitäten werden dazu genommen?

Herr **Poensgen**: Zu den Gasröhren wird Luxemburger mit Spiegeleisen gemischt, und zu den Sieberöhren wird ein Theil von Holzkohleneisen genommen und dann die besten Qualitäten Koksroheisen aus besten Siegenländer und nassauischen Erzen und aus Nassau, beispielsweise von Sophienhütte.

Herr **Stumm**: Welche Durchschnittspreise für Roheisen haben Sie sich zusammengestellt?

Herr **Poensgen**: Wir haben einen Durchschnittspreis für Luxemburger Roheisen von 58—59 Frcs. Das Luxemburger kostet $46\frac{1}{2}$ Frcs. loco Dommeldingen und dazu kommt die Fracht mit ca. $8\frac{1}{2}$ ℳ per 100 kg, das macht zusammen 45 ℳ.

Herr **Stumm**: Sind bei der Berechnung der Fabrikate Generalspesen mit einbegriffen?

Herr **Poensgen**: Ja, insofern es die direkten Fabrikationsunkosten betrifft, alle Zinsen und Amortisationskosten sind in der Selbstkostenberechnung nicht mit einbegriffen.

Herr **Stumm**: Wenn ich den Herrn Sachverständigen richtig verstanden habe, möchte er uns nur die Preise für die Röhrenfabrikation im Detail angeben, aber nicht die für seine übrigen Fabrikate?

Herr **Poensgen**: Allgemeine Mittheilungen kann ich da wohl machen, aber nicht detaillirte.

Vorsitzender: Würden Sie uns Mittheilungen über die Selbstkosten für Draht machen?

Herr **Poensgen**: Wir machen zwei verschiedene Sorten Draht. Die eine zu Seildrähten, zum Feinziehen, für feinere Qualitäten Stifte, Holzschrauben u. s. w., die andere für gewöhnliche Zwecke. Die erste Qualität würde auf Grund der Roheisenpreisberechnung, die ich gegeben habe, den Selbstkostenpreis von 135 ℳ ergeben, die zweite Qualität einen Selbstkostenpreis von 130 ℳ, alles exclusive Zinsen und Amortisation.

Vorsitzender: Da ist wohl auch die Art und Weise zu Grunde gelegt, daß aus Selbstkostenpreis der Verkaufspreis berechnet wird.

Herr **Poensgen**: Nein, das wird im Durchschnitt berechnet.

Herr **Stumm**: Welche Dimensionen verstehen Sie unter der Bezeichnung Walzdraht?

Herr **Poensgen**: $5\frac{1}{4}$ mm oder Nr. 5 engl.; wenn wir $4\frac{1}{2}$ mm = Nr. 7 engl. anfertigen, dann stellt sich der Selbstkostenpreis um 2 ℳ höher. Die zweite Qualität ist der sogenannte Stiftdraht, woran in der letzten Zeit ungefähr dieselben Anforderungen gestellt werden, wie an die sogenannte erste Qualität. Die Konsumenten wollen es eben billig haben. Zu der zweiten Qualität verwenden wir theilweise Luxemburger Eisen und der Preis stellt sich dadurch um ca. 5 ℳ billiger als die erste.

Herr **Stumm**: Hinsichtlich der Walzdrahtfabrikation entsprechen ihre Werke vollständig den Anforderungen der neueren Zeit?

Herr **Poensgen**: Es ist das Neueste und Beste, was es giebt, nur noch nicht das, was man anstrebt, was aber bis jetzt noch nicht gelungen ist: vollständige mechanische Herstellung. In den letzten Wochen sind verschiedene neue Systeme aufgetaucht und eins wird, wie ich gehört habe, praktisch erprobt; es ist versucht auf Stahl, und man will es auch auf Eisen versuchen. Was die anderen mechanischen Walzvorrichtungen betrifft, so habe ich die englischen gründlich angesehen, soweit sie sich ansehen ließen, bei Johnson und Nephew in Manchester — nach Bedson's Patent —, die haben drei Walzenstraßen, davon waren zwei vollständig demontirt und die dritte stand still; sie arbeiten auf gewöhnlichen Walzenstraßen. Das System verlangt vorgeschweißtes Eisen oder, wenn man dies des theuern Preises wegen nicht anwendet, so erfordert es, daß die erste Manipulation auf einer Vorwalze hin- und rückwärts geht.

Herr **Stumm**: Walzen Sie auf einer besonderen Walzenstraße vor?

Herr **Poensgen:** Wir walzen auf einer besonderen Vorwalze.

Herr **Stumm:** Ich möchte also die Frage bestimmt dahin richten, ob die Walzenstraße, welche Sie betreiben, nach dem augenblicklichen Stande der Technik allen Anforderungen entspricht?

Herr **Poensgen:** Vollständig.

Herr **v. Schloer:** Ich wollte mir nur eine Frage erlauben zu meiner Vergewisserung. Wenn ich den Herrn Sachverständigen richtig verstanden habe, so kostet Walzdraht, das ist dasjenige Material, aus welchem Draht gezogen wird, 130—135 *M.* ca.?

Herr **Poensgen:** Ja! Wir fabriziren blos Walzdraht, unsere Abnehmer sind die Drahtwerke.

Herr **Stumm:** Ich möchte bemerken, daß der eben ausgedrückte Zweifel nicht ganz unberechtigt war und das könnte wohl nachträglich in der Erklärung des Herrn Sachverständigen berichtigt werden.

Herr **Poensgen:** Es handelt sich um einen technischen Ausdruck, eine Abkürzung im gewöhnlichen Leben, wir nennen es Draht, ob ungezogen oder Walzdrath.

Herr **Vorsitzender:** Wir können zur zweiten Frage übergehen.

Frage 2.:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Herr **Poensgen:** Bei den anderen Werken unserer Gegend steht es ebenso, wie bei den unsrigen, weil ich die Materialienpreise zu Grunde gelegt habe, wie sie der Handel liefert und wie sie unsere Röhrenwerke bezahlen. Die anderen Röhrenwerke sind zum großen Theile unsere Abnehmer.

Herr **Stumm:** Welches sind die übrigen Röhrenwalzwerke?

Herr **Poensgen:** Es sind dies die Herren Piedboeuf u. Co. in Düsseldorf, Gas- und Siederohre, dann Müller u. Co. in Köln, Gasrohre, Albert Hahn in Düsseldorf macht Gas- und Siederöhren, Balke, Tellering u. Co. in Benrath macht Gasröhren und Siederöhren, Joh. Haag in Augsburg Gas- und Siederohre, Lauchhammer Gasrohre, Huldschinsky Söhne in Gleiwitz Gas- und Siederohre.

Herr **Stumm:** Sie verstehen wohl unter Ihrer Fabrikation die der geschweißten Röhren, die nicht genietet sind, und Sie sagten, daß Ihre Kollegen größtentheils Abnehmer von Ihnen seien; nun frage ich, verkaufen Sie diesen Abnehmern das Material zu demselben Preise, den Sie in Ihrer Darstellung als Selbstkostenpreis aufgeführt haben?

Vorsitzender: Wollen Sie uns vorher noch sagen, ob Sie Ihre Waare für den Verkauf machen?

Herr **Poensgen:** Ich werde mißverstanden, ich habe gemeint, nicht für den Handel, sondern nur für Röhrenfabrikation.

Vorsitzender: Und dann sind Sie der Ansicht, daß die übrigen Werke zu demselben Selbstkostenpreise fabriziren, wie Sie?

Herr **Poensgen:** Ja, sie haben dieselben Kohlenpreise, dieselben Bezugsquellen, wie wir, und da gleichen sich die Preise aus, welche für die Materiakien bezahlt werden.

Herr **Stumm:** Ich glaube, die zweite Frage bezieht sich auch darauf, welchen Antheil an den Selbstkosten das Quantum Kohle hat, welches in diesem Falle für eine Tonne Röhren gebraucht wird?

Herr **Poensgen:** Per 1 000 kg Gasröhren brauchen wir 2 000 kg Kohlen, d. i. exkl. der Stochkohlen, weil wir bei der Röhrenfabrikation die abgehenden Gase nicht zur Dampferzeugung benutzen können.

Vorsitzender: Das würde also machen $10,_{50}$ *M.*

Herr **Poensgen:** Der Eisenverbrauch beträgt von den Selbstkosten pro 1000 kg Gasrohre 74 pCt. oder $155,_{40}$ *M.*, die Kohle 5 pCt. oder $10,_{50}$ *M.*, die Transportkosten 3 pCt. oder $6,_{80}$ *M.*, die Arbeitslöhne 12 pCt. oder $25,_{20}$ *M.*, die allgemeinen Geschäftsunkosten exklusive Amortisation und Verzinsung 6 pCt. oder $12,_{60}$ *M.*, in Summa 210 *M.* pro 1000 kg.

Für Siederöhren, immer nach dem Durchschnitt für alle Dimensionen berechnet, würde das Material mit 70 pCt. 231 *M.*, die Kohlen mit $4^1/_2$ pCt. $14,_{85}$ *M.*, die Arbeitslöhne 17 pCt. oder $56,_{10}$ *M.* und Transportkosten mit $2^1/_2$ pCt. $8,_{25}$ *M.* und die allgemeinen Geschäftsunkosten mit 6 pCt. $19,_{80}$ *M.* betragen, also in Summa 330 *M.*

Bei dem Arbeitslohn ist nur der reine Arbeitslohn für die Fabrikation der Röhren als solche in Ansatz gebracht excl. dessen, was für Löhne bei der Fabrikation des Rohmaterials verausgabt wird und unter deren Hinzurechnung für Arbeitslohn statt 17 pCt mindestens 35 pCt. herauskommen würden.

Vorsitzender: Haben Sie für Draht keine solche Zusammenstellung gemacht?

Herr **Poensgen:** Für das Jahr 1878 habe ich sie nicht für Draht gemacht, ich habe nur für die Jahre 1869 und 1873 Auszüge gemacht, doch das kommt später.

Herr **Stumm:** Können Sie nicht sagen, welchen Antheil die Amortisationsberechnung an Ihren Selbstkosten hat?

Herr **Poensgen:** Man berechnet dafür 6 pCt.

Herr **Stumm:** Mit welchen Beträgen?

Herr **Poensgen:** Das würden also $6,_{60}$ *M.* sein.

Herr **v. Schloer:** Unter diesen Kosten ist also ein Antheil für Verzinsung und Amortisation nicht mit einbegriffen? Würden Sie uns darüber Aufklärung geben können, wie hoch sich diese letzteren belaufen?

Herr **Poensgen:** Bin ich leider nicht in der Lage.

Vorsitzender: Damit ist auch die Frage 3

Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:

die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate?

die Transportkosten derselben?

die Arbeitslöhne?

die allgemeinen Betriebs-, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

erledigt. Wir können zu 4 übergehen:

Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien? Sind diese Beträge unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

Die letztere Frage würden Sie verneinen?

Herr **Poensgen:** Wir amortisiren die Gebäude mit mindestens 2 pCt., die Maschinen mit mindestens 5 pCt., Utensilien und Werkzeuge mit mindestens 10 pCt. Amortisation ist in der Berechnung der Selbstkosten nicht einbegriffen.

Herr **Stumm:** Ist darunter verstanden, daß, wenn beispielsweise ein Dampfkessel plötzlich ersetzt werden muß, derselbe auch in diese Amortisationsquote mit einbegriffen ist?

Herr **Poensgen:** Nein, diese werden aus dem Betriebe ersetzt. Wir sind jetzt mit unserm Utensilienfonds so weit herunter, daß wir nur wenig mehr darauf abschreiben, indem dieselben nur mehr für den Materialwerth veranschlagt sind.

Herr **Stumm:** Wenn Sie auch nicht näheren Aufschluß geben wollen — es liegt dies ja ziemlich nahe —, welche Verzinsung und Amortisirung Sie für die einzelnen Kapitalien berechnen, so können Sie doch vielleicht angeben, auf welchen Verkaufspreis oder Selbstkostenpreis Sie rechnen müssen, wenn Sie die Amortisation und gleichzeitig die Verzinsung des Anlagekapitals decken wollen?

Herr **Poensgen:** Da müßten wir mindestens 10 pCt. annehmen, wie die Sachen heute stehen.

Herr **Stumm:** Sie würden also nicht die Zahlen angeben können, die sich anschließen würden an die Zahlen, welche Sie als Selbstkosten angegeben haben, wenn Sie die Amortisation und Verzinsung in Ansatz bringen?

Herr **Poensgen:** 210 *M.* würden sich auf ca. 230 und 330 auf 365 *M.* erhöhen.

Herr **v. Schloer:** Ich glaube den Herrn Sachverständigen so verstehen zu müssen: wenn man im Allgemeinen, ganz abgesehen von speziellen und lokalen Verhältnissen, darum fragen würde, welche Summe sich pro 1000 kg berechnet für Werksanlagen von einer gewissen Leistungsfähigkeit, und welcher Zuschlag für Verzinsung nothwendig ist, um mit Erfolg eine derartige Fabrikation zu betreiben, so würden Sie sagen: ich muß, um meine Selbstkosten vollständig zu decken, für die Abnutzung der Anlage und zur Deckung der Zinsen zu den berechneten Selbstkosten für 1000 kg noch einen Zuschlag von 15 *M.* machen.

Herr **Meier:** Ich möchte feststellen, daß es davon abhängt, wieviel Sie im Jahre produziren, wenn Sie eine Berechnung der Preise machen wollen. Lassen Sie eine volle Ausnutzung der Werke stattfinden, so wird dies ein anderes Resultat ergeben, als wenn Sie nur eine Produktion von der Hälfte der Leistungsfähigkeit ihrer Werke haben. Wenn man also die Frage, wieviel beträgt die Amortisation und Verzinsung auf den Preis, so würde sich unmittelbar daran die Frage reihen, wie ist bei diesem Zuschlag auf diesen Preis die Produktion angenommen, gilt da die volle Ausnutzung des Werkes?

Herr **Poensgen:** Ja, die volle Ausnutzung des Werkes.

Herr **Stumm:** Wie hoch würde sich der Zuschlag auf Drahteisen stellen?

Herr **Poensgen:** Für Drahteisen würde der Zuschlag sich auf höchstens 4 *M.* stellen.

Herr **Stumm:** Würde derselbe Betrag auch auf die Halbfabrikate fallen?

Herr **Huber:** Sie verstehen unter den allgemeinen Betriebs- und Generalkosten nicht die Amortisation?

Herr **Poensgen:** Nur die baaren Auslagen fallen zu den Generalkosten, alles was mit Löhnen, Gehältern und Provisionen zusammenhängt.

Herr **Huber:** Ist unter Umständen darin nicht auch für Amortisation etwas mit inbegriffen?

Herr **Poensgen:** Das ist Betrieb, das ist nicht Amortisation.

Herr **Huber:** Was verstehen Sie hiernach unter Amortisation?

Herr **Poensgen:** Unter Amortisation verstehen wir blos das Herabschreiben der todten Werthe. Wenn wir z. B. ein Wohnhaus erbauen, so sagen wir, das Wohnhaus hat einen naturgemäßen Verschleiß von 2 pCt., diese müssen wir abschreiben, die Maschinen verschleißen mindestens 5 pCt., diese müssen abgeschrieben werden.

Herr **v. Schloer:** Ich möchte dabei bemerken, daß die Amortisation einer Anlage bei den schwankenden Zuständen der Industrie von der größten Wichtigkeit ist. Ein Etablissement kann plötzlich werthlos werden, und wenn ein solches Etablissement auch mit einem sehr hohen Prozentsatz amortisirt hat, so kann unter Umständen bei Konjunkturen der Fall eintreten, daß auch dessen abgeminderter Werth verschwindet. Darum möchte es gerechtfertigt sein, Werth darauf zu legen, zu erfahren, wie viel für solche Eventualitäten den Kosten der Fabrikation zugelegt werden muß, um einen richtigen Maßstab für die Beurtheilung zu gewinnen.

Herr **Poensgen:** Ich kann den Herren auch einen speziellen Beweis dafür geben, wie nothwendig es ist, möglichst hoch zu amortisiren. Ich bin auch bei einem Werk für Gußstahlfabrikation beschäftigt, welches durch die Zeitverhältnisse gezwungen die Möglichkeit zu produziren verloren hat und stille steht. In den Anlagekosten dieses Gußstahlwerkes figurirt ein großer Bestand von Ambossen, Hammereinsätzen und sonstigen Werkzeugen, der zur Herstellung von Rädern und Axen nothwendig war und diese für ein großes Werk so nothwendigen Sachen haben wir vor 5 Jahren in guten Zeiten auf Materialwerth abgeschrieben und heute befinden wir uns in der Lage, daß der Verlust unvermeidlich wäre, wenn wir das früher nicht gewagt hätten.

Herr **Stumm:** Würde es dann nicht richtiger sein die Amortisation direkt auf die Selbstkosten zu schlagen, wenn dadurch auch der Betrag in der Bilanz ungünstiger erschiene, selbst auf die Gefahr hin eine Unterbilanz zu machen?

Herr **Poensgen:** Ich glaube nicht.

Vorsitzender: Frage 5.:

Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

Herr **Poensgen:** Nach denselben Grundsätzen, die ich eben zu Grunde gelegt habe, würde das Gasrohr im Jahre 1869 310 *M.* das Sieberohr 520 *M.*, im Jahre 1873 das Gasrohr 550 *M.* und das Sieberohr 1015 *M.* kosten. Wir rechnen nur die baaren Auslagen, ohne Zinsen und Amortisation.

Vorsitzender: Und die Materialwerthe?

Herr **Poensgen:** Die Materialwerthe waren im Jahre 1869 für Gasröhren 210 *M.* und für Sieberöhren waren es 270 *M.*, im Jahre 1873 waren die Preise für Gasrohreisen 450 *M.* in den breiten Dimensionen, die Preise des Bandeisens für schmälere im Durchschnitt 400 *M.* und die Preise der Bleche für Sieberöhren im Jahre 1873 504 *M.*, denen ein Selbstkostenpreis für Sieberohr von 1015 *M.* zu Grunde lag.

Vorsitzender: Frage 6:

Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

Herr **Poensgen:** In Bezug auf das Anlagekapital kann ich keine Auskunft geben; was die Entstehung betrifft so haben sich im Jahre 1873 verschiedene Etablissements für Eisen- und Röhrenfabrikation vereinigt aus Konkurrenz- und anderen Gründen.

Was die Entwickelung des Unternehmens betrifft, so hat dieselbe von 1869 — 1873 regelmäßig zugenommen und es sind ganz annehmbare Preise erzielt worden. Im Jahre 1873 kam der kolossale Aufschwung, der aber von uns bei weitem nicht voll ausgenutzt werden konnte. Im Jahre 1873, wo große Aufträge für Lokomotiven kamen, kontrahirten wir große Lieferungen an Lokomotivfabriken und Bahnen. Wir waren aber nicht in der Lage, unsere Materialvorräthe zu mäßigen Preisen auf so lange Zeit im Voraus beschaffen zu können, als wir Lieferungsverpflichtungen übernommen hatten.

Vorsitzender: Wie steht es mit der Entwickelung des Werkes selbst?

Herr **Poensgen:** Wir haben keine Neubauten gemacht, wir haben nur innerhalb des Bestehenden die Werke besser ausgeführt, wir haben durch die Noth gezwungen immer mehr Ersparnisse einzuführen gesucht, und wir haben dies gethan, weil wir uns dabei besser standen, als wenn wir noch mehr fabrizirt hätten.

Herr **Stumm:** Eine neue Einschießung von Kapitalien hat seit 1869 nicht stattgefunden?

Herr **Poensgen:** Nein.

Herr **Stumm:** Ist Ihr Werk noch Familienbesitzung?

Herr **Poensgen:** Nein, Actien-Gesellschaft.

Herr **Stumm:** Sind bei der Umwandelung in die Actien-Gesellschaft nicht Gewinne gemacht worden, oder ist es reine Familiensache geblieben?

Herr **Poensgen:** Es sind dieselben Leute geblieben, man hat sich nur verständigt über die Art und Weise, wie die verschiedenen Werthe eingesetzt würden.

Vorsitzender: Damit würde also die folgende Frage:

Frage 7:

Steckt Gründergewinn darin, event. in welchem Maße?

auch beantwortet sein.

Es käme dann Frage 8:

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Herr **Poensgen:** Die einzige Konkurrenz für uns bietet England und Schottland. Unser Werk in der Eifel war das erste deutsche, welches überhaupt existirt hat. Es hat im Anfang der 50er Jahre seine Arbeiter aus England herübergezogen und langsam deutsche Arbeiter dann angelernt, hat später nach Düsseldorf übersiedeln und unter ganz neuen Verhältnissen anfangen müssen. Einen eingeschulten Arbeiterstand, wie die Engländer, besitzen wir nicht. In England existirt die Industrie schon seit vielen Jahrzehnten. Der Arbeiter tritt mit 12, 13 Jahren ein, fängt mit kleinen Handleistungen an und geht nun successive vorwärts, bis er auf einem festen Posten den höchsten Grad von Vollkommenheit erreicht. Namentlich arbeiten die Engländer mit viel weniger Abfall. Bei der Röhrenfabrikation fallen nämlich an beiden Enden große Abschnitte ab, die der englische Arbeiter auf ein Minimum zu reduziren versteht. In Birmingham, im Centrum der Kleineisenfabrikation, können die Leute die Abfälle zu weit höheren Preisen, als wir, als Material für verschiedene Gegenstände an die Fabriken abgeben, wohingegen wir sie als Schrot verwerthen müssen.

Ferner haben die Engländer fast ohne Ausnahme Kanäle, welche Eisen und Kohlen bis ins Werk hineinbringen. Die Differenz der Selbstkostenpreise loco Hütte würde ich auf 10 pCt. veranschlagen, was die Engländer billiger fabriziren.

Herr **Stumm:** Nehmen Sie an, daß die Engländer dieselben Materialpreise haben wie Sie?

Herr **Poensgen:** Die Materialpreise sind annähernd den unsrigen gleich. In diesem Jahre habe ich mir keine positive Auskunft verschaffen können, wohl aber im vorigen Jahre, und da betrugen die Kosten in England nur etwa 2 pCt. weniger.

Herr **Meier:** Wieviel von den 10 pCt. kommen wohl auf die billigeren Kanalfrachten?

Herr **Poensgen:** Ich würde den Transport auf 1 pCt. bis 2 pCt. veranschlagen beim Materialeisen und Kohlen.

Herr **Stumm:** Sie haben keine Berechnung gemacht, wieviel von den 10% auf die Erze und Kohlen kommt?

Herr **Poensgen:** Nein.

Herr **Stumm:** Wie steht es mit den Steinkohlenpreisen in England?

Herr **Poensgen:** Die Steinkohlen kosten im Birminghamer Bezirk etwas mehr als bei uns, in Schottland etwas weniger.

Herr **Stumm:** Würden Sie uns jene Differenz von 10% etwas näher detailliren können, z. B. bezüglich der Arbeitslöhne?

Herr **Poensgen:** Der Tagelöhner in England verdient etwas mehr als bei uns, der Facharbeiter genau dasselbe, aber seine Leistungsfähigkeit ist unendlich viel größer, eben wegen des größeren Alters der Industrie.

Herr **Stumm:** Wie hoch berechnen Sie diesen Faktor?

Herr **Poensgen:** Mindestens mit 5%.

Herr **Stumm:** Dann blieben immer noch 3% übrig?

Herr **Poensgen:** Das liegt daran, daß die Engländer ganz billige Anlagen haben, die schon lange bestehen und zum Theil amortisirt sind.

Herr **Stumm:** Sie hatten aber vorhin gesagt, daß in diesen Selbstkosten die Amortisation nicht einbegriffen sei?

Herr **Poensgen:** In den Selbstkosten nicht, aber bei den Totalkosten kommt es doch in Betracht, denn, wenn ich vergleiche, so muß ich doch auch von einer gleichen Basis ausgehen.

Herr **Meier:** Die Engländer berechnen aber nicht die Zinsen und Amortisationskosten.

Herr **Stumm:** Das muß ich bestreiten. Wir können das zwar hier nicht näher ausmachen, aber soviel steht doch fest: der Engländer muß ebenso von Zinsen leben, wie der Deutsche.

Vorsitzender:

b. Arbeiterverhältnisse. Frage 1:

Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

Herr **Poensgen:** Wir haben im Allgemeinen großen Ueberfluß an Arbeitern, aber an Facharbeitern ist Mangel. Das liegt aber daran, daß die Industrie noch zu jung ist. Wir haben das Röhrenwerk erst seit Anfang der 50er Jahre an der Eifel und seit 1860 in Düsseldorf, und die andern Werke datiren seit 1869 und 1870.

Frage 2:

Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

Ja, ganz bedeutend. Wir haben 1873 im Betrieb gehabt 7 Siederohröfen und 4 Gasrohröfen und haben jetzt nur noch 4 Siederohröfen und 2 Gasrohröfen im Betrieb.

Herr **Stumm:** Wieviel Leute beschäftigen Sie jetzt?

Herr **Poensgen:** Jetzt 920 und 1873 1100. 1869 war der Betrieb viel kleiner.

Herr **Huber:** Ist die Leistungsfähigkeit vielleicht eine etwas größere geworden per Kopf?

Herr **Poensgen:** Ja, seit die Löhne heruntergesetzt worden sind, ist die Leistungsfähigkeit etwas größer geworden.

Frage 3:

Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

Von 1869 bis 1873 sind die Löhne um 50 pCt. gestiegen und von 1873 bis jetzt langsam um etwa 25 pCt. heruntergegangen, betragen also heute immer noch 20 pCt. mehr als 1869.

Frage 4:

Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

Nein, denn die Lebensmittel sind der Herabsetzung der Löhne nicht gefolgt. Jede weitere Heruntersetzung des Lohnes würde wahrscheinlich die Kündigung der besseren Facharbeiter, die rar sind, zur Folge haben.

Heraufsetzen können wir die Löhne nicht, wegen der traurigen Verhältnisse der Industrie.

Her **Stumm:** Was verdienen die Leute bei der Röhrenfabrikation?

Herr **Poensgen:** Es giebt da drei bis vier verschiedene Kategorieen. Die Schweißer verdienen per Tag, Alles im Akkord, bis zu 2½ bis 3 Thlr., die Leute zweiter und dritter Qualität 4 ℳ. und 3 ℳ. im Akkord.

Herr **Stumm:** Wie stellt sich der Durchschnittslohn?

Herr **Poensgen:** Auf etwa 3,40 bis 3,50 ℳ.

Herr **Stumm:** Sind da die jugendlichen Arbeiter einbegriffen?

Herr **Poensgen**: Ja, aber wir haben verhältnißmäßig wenig jugendliche Arbeiter.

Herr **Stumm**: Was verdient der gewöhnlichste Tagelöhner?

Herr **Poensgen**: $2^1/_2$ Mark.

Herr **Stumm**: Die Heruntersetzung würde wohl zur Folge haben, daß die Leute weggingen, aber sie würden noch nicht hungern? Oder sind die Lebensmittel in Düsseldorf so theuer, daß eine Herabsetzung des Lohnes ein Darben der Arbeiter zur Folge hätte?

Herr **Poensgen**: Bei den höheren Facharbeitern nicht, aber die würden ganz einfach striken.

Herr **Meier**: Wenn aber die Lebensmittel und Miethen bedeutend heruntergingen, so würde das natürlich wegfallen.

Herr **Poensgen**: Zum Theil. Die meisten Leute wohnen übrigens in unseren eigenen Wohnungen und wir haben die Miethen, die ohnehin schon billig waren, um 30 pCt. ermäßigt.

Herr **Stumm**: Ist ein Herabgehen der landwirthschaftlichen Produkte im Preise in Ihrer Gegend anzunehmen?

Herr **Poensgen**: Voraussichtlich nicht in der nächsten Zeit.

Herr **Stumm**? Ist eine Herabsetzung der Wohnungsmiethen zu erwarten?

Herr **Poensgen**: Was da erwartet werden kann, ist schon geschehen.

Herr **Stumm**: Würde eine Herabsetzung der Löhne ein Zurückgehen der Leistung zur Folge haben wegen schlechterer Ernährung?

Herr **Poensgen**: Ganz entschieden, mit $2,_{50}$ ℳ ist ein Mann bei uns fast nicht im Stande, eine Frau und drei Kinder zu ernähren.

Herr **Stumm**: Sie sind also der Ansicht, daß der vortheilhafte Einfluß der Lohnherabsetzung bereits sein Ende erreicht hat?

Herr **Poensgen**: Jawohl.

Frage 6:

> Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Als im Jahre 1873 die Anforderungen an die Eisenindustrie von allen Seiten herantraten und wir gezwungen wurden, unsere Löhne plötzlich bedeutend zu erhöhen, haben die Moralitätsverhältnisse der Arbeiter allerdings abgenommen; die Familienbande sind vorübergehend durch vermehrten Wirthshausbesuch gelockert worden und natürlich die Arbeitsleistungen nicht unerheblich heruntergegangen. Wenn unsere Leute Morgens um 6 Uhr von der Schicht kamen, so gingen sie, statt ihre Familien zu besuchen und ihre Kinder vor den Schulstunden zu sprechen, in's Wirthshaus, dort wurde bis 9 Uhr Bier getrunken und Billard und Karten gespielt und Abends waren sie natürlich nicht mehr leistungsfähig. Der Verkehr mit den Arbeitern war durch die mit den Zeitverhältnissen zusammenhängende große Lohnerhöhung sehr erschwert, eine Rüge wurde nicht mehr angenommen, sondern hatte meistentheils die Kündigung zur Folge.

Herr **Stumm**: Vielleicht auch in Folge des Gefühls der Arbeiter, daß sie unentbehrlich waren und in Folge der größeren wirthschaftlichen Freiheit?

Herr **Poensgen**: Das Letztere ist auch entschieden der Fall, die Wirthshäuser haben damals bei uns in der Zeit von einem halben Jahre um das Zweifache und das Dreifache zugenommen, das hat jetzt allerdings aufgehört.

Herr **Stumm**: Haben nicht Kapitalansammlungen seitens der Arbeiter stattgefunden?

Herr **Poensgen**: Im Gegentheil, ich muß konstatiren, daß 1872/73 Leute, welche Geld in den Sparkassen hatten, es herausgezogen trotz des hohen Verdienstes.

Herr **Stumm**: Haben die Sparkasseneinlagen jetzt nicht abgenommen gegen 1873?

Herr **Poensgen**: Nein, das läßt sich nicht konstatiren, aber es ist schwer festzustellen, ob das gerade Einlagen von Eisenarbeitern sind.

Herr **Stumm**: Sie haben gesagt, daß 1869 mehr Arbeitsleistung stattgefunden hat; das scheint mir im Widerspruch zu stehen mit der offenbaren Zunahme der Arbeitsleistung in Ihrer Fabrik trotz der erhöhten Löhne.

Herr **Poensgen**: Vor 1872 hat keine Lohnerhöhung stattgefunden, sie trat erst Ende 1872/73 ein, bis dahin waren die Löhne vollständig stabil; im Laufe des Jahres 1872 trat ja erst langsam die Hausse ein.

Herr **Stumm**: Nichts desto weniger sind die Leistungen von 1873, wenn ich recht verstanden habe, nicht unter das Niveau von 1869 gegangen?

Herr **Poensgen**: Die Leistung des Individuums ist heruntergegangen, die Totalleistung des Etablissements ist gestiegen, weil wir überhaupt starken Betrieb gehabt haben.

Frage 7.:

> Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

Nein.

Frage 8:

> Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

Wie ich bereits die Ehre hatte zu bemerken, stehen die Tageslöhne den unsrigen ungefähr gleich, vielleicht etwas höher, der Tagesverdienst für die Akkordarbeit ist auch derselbe wie bei uns, aber die Leistung ist eine größere. Frankreich, Rußland konkurriren nicht mit uns auf dem deutschen Markte.

Herr **Stumm**: Findet eine Konkurrenz in der Schweiz statt?

Herr **Poensgen**: Nein.

Herr **Stumm**: Liefern Sie nach der Schweiz?

Herr **Poensgen**: Ja, wir begegnen in der Schweiz nur der englischen Konkurrenz.

Frage 9:

> Sind dieselben einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

Das ist eine schwer zu beantwortende Frage, ich glaube nicht, daß die Arbeitslöhne einer Aufbesserung bedürftig sind, da die Lebensmittelpreise in England, wenn sie noch so sind wie vor zwei Jahren, auf derselben Höhe stehen, wie die unsrigen; die Verhältnisse sind also in dieser Beziehung ungefähr gleich. Wenn eine Herabsetzung stattfindet, würde es nur zu unserem Nachtheil sein, da die Engländer dann noch billiger fabriziren würden, wie heute.

Frage c. 1:

> Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

Wir bezahlen als Durchschnitt 2 ℳ per 100 k, das würde die Fracht nach Berlin sein, 2 ℳ und 2 ₰ also $20,_{20}$ ℳ, nach Magdeburg 16 ℳ, nach Hamburg $15,_{40}$ ℳ, nach Königsberg $34,_{10}$ ℳ per Bahn, 23 ℳ per Wasser, nach Petersburg via Lübeck $24,_{50}$ ℳ, nach Dresden $23,_{10}$ ℳ, nach Wien $38,_{80}$ ℳ, nach Paris $20,_{50}$ ℳ, nach Basel $18,_{30}$ ℳ. Das sind die Hauptabsatzplätze von uns.

Herr **v. Schloer**: Also nach Basel $18,_{30}$ ℳ und nach Berlin $20,_{20}$ ℳ; ich mache nur auf die Differenz der bezüglichen Entfernung aufmerksam. Trotz der Tarifeinheit rechnet eben doch jede Bahn, wie sie will.

Herr **Stumm**: Basel ist reine Eisenbahnfracht?

Herr **Poensgen**: Ja, auf dem linken Ufer.

Herr **Huber**: Haben Sie keine Wasserfracht?

Herr **Poensgen**: Nein, nur via Lübeck.

Herr **Meier**: Nach den Ostseehäfen schicken Sie nichts hin?

Herr **Poensgen**: Ja, per Holland. Nach der Ost- und Nordsee liefern wir alles über Holland, wenn die Lieferungstermine lang genug sind; wenn sie kurz sind, müssen wir per Bahn schicken, weil die Schifffahrtsverhältnisse in Holland es uns unmöglich machen, für diesen Weg kurze Lieferungstermine zu übernehmen.

Herr **Huber**: Können Sie ein Durchschnittsquantum pro Jahr angeben, was mit Berührung des Auslandes nach dem Inland zum Verbrauch versandt wird, oder einen Prozentsatz Ihrer gesammten Produktion?

Herr **Poensgen**: Das wechselt außerordentlich von Jahr zu Jahr, ist also schwer zu sagen; es wechselt bei uns besonders darnach, ob man kurze oder lange Lieferungszeiten hat.

Frage 2:

> Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Ja, die Materialien, die wir beziehen, basiren auf einer fixen Expeditionsgebühr und Traktionen und außerdem auf Zechenfrachten resp. Anschlußbahnfrachten. Beispielsweise, wenn wir Kohlen von Altenessen beziehen, dann kostet ein Doppelwaggon 18,20 ℳ, die Expeditionsgebühr mit 2 mal 6 und das Andere ist Traktion für 44 km, außerdem bezahlt die Zeche 0,50—1,00 ℳ per 100 Ctr. resp. per 10 000 kg 1—2 ℳ, das macht 20,20 ℳ inkl. Zechenfracht, außerdem zahlen wir in Düsseldorf für Zubringen auf unserem Anschlußgeleise per 10 000 kg 2,22 ℳ, in Summa also 22,42 ℳ. Wenn wir aber das Unglück haben, ich will es so nennen, von einer Zeche zu beziehen, die nur Köln-Mindener und keinen Bergisch-Märkischen Anschluß hat — wir liegen nämlich an der Bergisch-Märkischen Bahn —, und wir müssen die Köln-Mindener Bahn benutzen, so bezahlen wir an die Bergisch-Märkische Bahn doppelte Schleppfracht mit 4,40 ℳ per 10 000 kg, weil die Kohlen deren Bahn nicht durchlaufen haben. Die Köln-Mindener berechnet aber in diesem Falle außer der tarifmäßigen Fracht noch 2 ℳ per 10 000 kg für Uebergabegebühr an die Bergisch-Märkische Bahn, so daß in Summa in Düsseldorf für eine Strecke von nicht 1/2 km 6,40 ℳ Schleppgebühr erwachsen.

Außerdem werden wir sehr belastet durch die Expeditionsgebühr, die uns die Konkurrenz mit dem Auslande sehr erschwert. Es ist dagegen Beschwerde zu erheben, daß die Expeditionsgebühr für kurze Entfernung nicht in einem gewissen Prozentsatz ermäßigt wird.

Vorsitzender: Sie würden also wünschen, daß eine Reform des Lokaltarifs eintrete, um die Rohmaterialien billiger zu bekommen?

Herr **Poensgen**: Jawohl, und daß auch die Behandlung der Anschlußinhaber eine loyalere wird als bis jetzt. Wenn wir uns über solche Unzuträglichkeiten beschweren wie über die doppelte Berechnung, so kündigt man uns immer gleich die Auflösung des Vertrages an. Das haben die Eisenbahnen sehr schön in der Hand behalten, daß sie den Vertrag jeden Augenblick kündigen können, während wir es nicht können.

Herr **Stumm**: Für jede Entfernung besteht doch nicht diese Expeditionsgebühr von 12 ℳ, beispielsweise für jede kleine Entfernung von einer halben Meile?

Herr **Poensgen**: Da ist ein anderer Satz, aber für den Lokalverkehr bei uns existiren die angeführten Sätze.

Durch Ministerialverfügung sind die Eisenbahnen angewiesen, für Kosten der Zuführung auf den Privatanschlußgeleisen nur denjenigen Betrag zu erheben, der ihnen effektiv an Auslagen erwächst, es ist aber notorisch, daß die Selbstkosten der Bahnen noch nicht ein Viertel davon betragen, was wir bezahlen.

Herr **Stumm**: Auf welcher Basis sind Ihre Frachtsätze von Luxemburg konstruirt?

Herr **Poensgen**: Wir bezahlen von Luxemburg bis zu uns per 1000 Kilo 8,50 ℳ, und zwar von Esch.

Herr **Stumm**: Sie wissen nicht, wie viel Kilometer das sind?

Herr **Poensgen**: Nein.

Frage 3:

> Genießt das Ausland billigere Frachten, als Sie, und in welcher Weise macht sich das geltend?

Nach Berlin, wo wir 20,20 ℳ haben, hat England von Hull aus über Hamburg 14,50 ℳ; nach Magdeburg haben wir 16 ℳ, England 12,50 ℳ.

Herr **Stumm**: Welche Punkte in Deutschland von einiger Bedeutung würden sich in der Fracht ungefähr gleichstellen zwischen England und Ihnen?

Herr **Poensgen**: Hamburg ist von uns 15,40, von England aus über Kingston 7 ℳ und von Hull aus direkt 7 1/2 ℳ; Königsberg bezahlen wir per Bahn 34,10 ℳ, via Holland 23 ℳ und England bezahlt 9 ℳ; unsere Fracht nach Petersburg via Lübeck 24,50 ℳ, die englische 12,50 ℳ. Mainz steht England theurer; Mainz haben wir 9,20 ℳ und England von Hull 18,20 ℳ; Düsseldorf-Dresden 23,10 ℳ, England 17,40 ℳ über Hamburg und die Elbe herauf; Düsseldorf-Paris 20,50 ℳ, England 18,80 ℳ.

Herr **Meier**: Sie haben immer einen gewissen Seefrachtsatz angenommen; die Seefrachten sind aber nicht wie die Eisenbahnfrachten fest, sondern differiren sehr wesentlich, es kommen selbst Fälle vor, daß es beinahe 100 pCt. sind. Ist nun in diesen Angaben ein Durchschnittssatz der Fracht angenommen oder nicht irgend eine Zeit, wo diese Frachten so notirt sind, wie Sie sie angegeben haben?

Herr **Poensgen**: Mittlere Frachtsätze, nicht die allerbilligsten und nicht die allertheuersten.

Herr **Huber**: Weiter nach Süden haben Sie keinen Absatzpunkt?

Herr **Poensgen**: Nach Basel haben wir ab Düsseldorf 18,30 ℳ und die Engländer 30 ℳ.

Herr **Stumm**: Ich würde doch auf die Frage zurückkommen, die ich vorhin stellte: welches ist der Punkt resp. die Zone, in der sich Ihre und die englischen Frachten gleich stehen?

Herr **Poensgen**: Wien steht sich ungefähr gleich. In Deutschland selbst ist kein bedeutender Konsumplatz wo wir gleiche Frachten mit England haben.

Frage 4:

> Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

Ja, zu Gunsten Englands existiren Differentialtarife im Verkehr nach Rußland und Polen. Von Stettin nach Alexandrowo beträgt die einzelne Fracht für Stückgut nach dem Ausnahmetarif 23,40 ℳ per 1000 kg, die Fracht von Berlin nach Alexandrowo als Stückgut beträgt 45,80 ℳ pro 1000 kg. Die Entfernung ist ungefähr gleich, beider Weg von Berlin geht über Kreuz und Thorn.

Herr **Stumm**: Hat der Herr Sachverständige sich nicht ausgerechnet, welcher Antheil auf die preußischen Bahnen kommt?

Herr **Poensgen**: Die genannten Zahlen stellen die Preise nur bis zur Grenze dar. Alexandrowo ist die russische Grenzstation.

Herr **Meier:** Die Fracht würde wahrscheinlich, wenn sie von Hamburg über Berlin dahin ginge, in derselben Weise ermäßigt sein?

Herr **Poensgen:** Das kann ich nicht sagen; ich kann nur aus Analogie die Möglichkeit voraussetzen, weil das englische Roheisen, welches über Hamburg nach Wien geht, um 21% billiger dorthin transportirt wird, als beispielsweise von Oberhausen aus. Das muß man doch einen Differentialtarif zu Gunsten Englands nennen. Von Stettin nach Breslau beträgt die Stückgutfracht 24,60 ℳ, von Berlin bis Breslau 34,90 ℳ und zwar nicht in Wagenladungen. Die Engländer haben nämlich den großen Vortheil, daß sie nach den deutschen Seehäfen kleinere Partien zu denselben billigen Frachtsätzen senden können wie größere Partien. Wenn wir beispielsweise nach Berlin senden, dann müssen wir für Stückgut 65 ℳ pro 1000 kg zahlen.

Herr **Stumm:** Wie kommt es, daß zwischen Stettin-Breslau und Berlin-Breslau eine solche Differenz besteht? Fahren die Leute alles als Stückgut oder in Wagenladungsklassen?

Herr **Poensgen:** Das kann ich nicht sagen. Wenn ich annehme, daß zwischen Düsseldorf und Berlin für Frachtgut und für Wagenladungen eine Differenz von 20 zu 65 ℳ existirt, so ist die Differenz zwischen Stettin-Breslau und Berlin-Breslau zu klein.

Vorsitzender: Die Verhältnisse sind so schwierige, daß sie offenbar einer sehr genauen Prüfung unterworfen werden müssen.

Herr **Huber:** Eine Ursache zu solchen Differenzen besteht auch oft darin, daß zwei Linien bestehen, wovon die eine den Transport festhalten will, und um ihn festhalten zu können, ist sie gezwungen, mit den Sätzen so weit herunterzugehen.

Herr **Stumm:** Andere erhebliche Beschwerden gegen den Wagenladungstarif an sich und über den Stückgutsatz speziell haben Sie nicht?

Herr **Poensgen:** Die Frachten sind viel zu hoch. Es fehlt die zweite Stückgutklasse.

Vorsitzender: Sie klagen darüber, daß die englischen Transporte billiger tarifirt werden als Ihre eigenen Waaren im Lande?

Herr **Poensgen:** Die Stückguttaxe ist verderblich für unsere Industrie. Wir können nicht an kleine Abnehmer verkaufen, weil diese nicht Wagenladungen beziehen. Die Differenz zwischen 100 und 200 Zentnern ist schon groß genug. Wir können auch nicht die Sammelstationen für kleinere Stationen benutzen, dieselben sammeln wohl, es dauert aber immer drei bis vier Wochen und das paßt unseren Abnehmern nicht.

Herr **Stumm:** Sie halten also die Rückkehr zu den ermäßigten Stückgutsätzen, wie sie bis vor zwei Jahren bestanden, für nothwendig?

Herr **Poensgen:** Ja.

Vorsitzender: Wir würden jetzt zu

d. Verkaufspreise

kommen.

Frage 1 lautet:

Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte?

Es handelt sich bei Ihnen doch auch um Roh- und Halbfabrikate, wie Sie vorhin mitgetheilt haben?

Herr **Poensgen:** In Bezug auf die Halbfabrikate muß ich noch einiges wiederholen. Für Bandeisen erzielen wir einen Durchschnittsverkaufspreis von 135 ℳ, wovon jedoch noch 2 pCt. Diskonto in Abzug zu bringen sind. Für Blech erzielen wir je nach der Qualität 170 bis 180 ℳ, — alles per 1000 kg. Für unsere Fabrikate für Gasröhren erzielen wir 210 ℳ. Es giebt verschiedene Gasröhren, die Preise der engeren gehen bis 300 ℳ, die der anderen bis unter 200 ℳ. Für Qualitätssiederohr, wozu ich besonders Lokomotivsiederohr und solches Siederohr rechne, welches gebogen und sonst verarbeitet wird, erzielen wir 360 bis 380 ℳ, für Handelssiederohr nur höchstens 300 ℳ, weil wir da mit England konkurriren müssen. Für Walzdraht erzielen wir loco Werk für bessere Qualität 150—151 ℳ, für zweite Qualität 140—141 ℳ abzüglich 2 pCt.

Vorsitzender: Bei den Röhrenpreisen sind auch 2 pCt. im Abzug zu bringen?

Herr **Poensgen:** Nein, nur $1^1/_2$ pCt.

Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Das bleibt sich gleich.

Frage 3:

Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

1869 bis 1871 erzielten wir für Gasrohr 350 ℳ, 1872 408 ℳ, 1873 500 ℳ — ich nenne immer die Durchschnittspreise, die höchsten Preise sind höher —, 1874 380 ℳ, 1875 375 ℳ, 1876 292 ℳ, 1877 258 ℳ, 1878 210 ℳ. Für Siederohr: 1869 bis 1871 590 ℳ, 1872 980 ℳ, 1873 1350 ℳ, 1874 950 ℳ, 1875 710 ℳ, 1876 530 ℳ, 1877 430 und 1878 auch 335 ℳ, alles Durchschnittspreise, wovon dann noch mindestens $1^1/_2$ pCt. Skonto per 3 Monat abgehen bei langen Zahlungsfristen.

Herr **Huber:** Ist es Ihre Ansicht, daß diese Schwankungen durch die seit 1873 eingetretenen Zollveränderungen mit veranlaßt sind, oder wie erklären Sie sich dieselben?

Herr **Poensgen:** Sie sind theilweise veranlaßt durch die Zollermäßigungen, theilweise durch den allgemeinen Rückgang unserer Verhältnisse und den dadurch bedingten verminderten Bedarf.

Frage 4:

Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Wir berechnen, wo es wegen der Konkurrenz angängig ist, für In- und Ausländer, für größere und kleinere Abnehmer dieselben Preise. Wir haben es aber mit der englischen Konkurrenz zu thun und wenn diese stark auftritt, sind wir auch billiger. Für Grossisten berechnen wir auch billigere Preise als für die kleineren Händler, weil der Grossist seinen Bedarf direkt aus England beziehen kann, was dem kleinen nicht möglich ist, und dann auch, weil der Grossist im Allgemeinen zahlungsfähiger ist. Wir müssen die Grossisten auch den kleineren Händlern gegenüber konkurrenzfähig halten.

Was die Entfernung betrifft, so nutzen wir die Differenzen aus, denn wir müssen franko liefern. Es ist bei uns leider der Gebrauch eingerissen, daß wir Sendungen von Gasröhren nach allen Himmelsgegenden frankiren müssen.

Vorsitzender: Ueber die Frage 5:

Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

haben Sie sich schon geäußert.

Frage 6:

Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

Herr **Poensgen:** England verkauft in England selbst durchschnittlich um 10 bis 12 pCt. höher als wir in Deutschland.

Frage 7:

Verkauft dasselbe für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt, und in

welchem Verhältniß und aus welchen Gründen geschieht dies?

Ja, sie haben einen großen Ueberschuß an Produktion, und die hohen Preise, die sie in England erzielen, ermöglichen es ihnen, diesen Ueberschuß zu billigen Preisen ins Ausland zu werfen. Dazu bietet gerade Deutschland, wo kein Zoll existirt, einen guten Markt und willige Abnehmer.

Herr **Stumm:** Wie groß ist die Anzahl der Röhrenwerke in England?

Herr **Poensgen:** Ich schätze nur die bedeutenderen dieser Werke auf wenigstens 40 bis 50, von vielen kleineren sehe ich ganz ab.

Herr **Stumm:** Sind sie in einzelnen Distrikten konzentrirt?

Herr **Poensgen:** Ja, der eine Distrikt ist in Schottland bei Glasgow, der die größten Massen fabrizirt, am billigsten verkauft und dadurch die anderen an Quantum überflügelt. Der zweite Distrikt ist in Wolverhampton bei Birmingham. In Birmingham selbst sind auch einige Werke. Beide Distrikte haben ihre Kohlen am Platz oder wenigstens in unmittelbarer Nähe.

Herr **Stumm:** Dann wäre es wohl Ihre Auffassung, daß die englischen Werke brillante Geschäfte machen, wenn sie um 10 pCt. theurer verkaufen und um 10 pCt. billiger produziren als Sie?

Herr **Poensgen:** In England ja, im Auslande nicht.

Herr **Stumm:** Bestehen Konventionen zwischen den englischen Werken in Bezug auf die Festhaltung der Preise?

Herr **Poensgen:** Nein, sie haben aber feste Preise und geben davon Prozente. Sie geben unter Umständen z. B. 70 pCt. Ist nun die Konkurrenz eine stärkere geworden oder der Absatz geringer, dann geht der eine auf 71 pCt. und der andere folgt nach. Früher fanden Zusammenkünfte zur Feststellung der Röhrenpreise resp. der den Abnehmern zu bewilligenden Rabatte statt; dies ist heute nicht mehr der Fall, wenigstens ist mir nicht bekannt geworden, daß bei den Versammlungen der Iron Masters heute noch Röhrenpreise vereinbart werden.

Herr **Stumm:** Finden in England regelmäßige Zusammenkünfte statt?

Herr **Poensgen:** Ja, alle Vierteljahr.

Herr **Meier:** Früher geschah es alle Monat.

Vorsitzender: Wir kommen jetzt zu

e. Kreditverhältnisse.

Frage 1:

Finden die Werke Ihres Distriktes Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Herr **Poensgen:** So viel mir bekannt ist, glaube ich nicht, daß die Werke unserer Gegend Schwierigkeiten finden ihr nöthiges Betriebskapital zu erhalten.

Frage 2:

Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

6 pCt. gegen 4 pCt. in der Berechnung der Banquiers. Wenn der Fabrikant schuldig ist, zahlt er 6 pCt., und wenn er Guthaben hat, bekommt er 4 pCt.; die Provision beträgt $^1/_3$ pCt.

Frage 3:

Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde?

Die uns in jedem Monat gemachten Kohlen-Lieferungen müssen wir bis zum 15. des folgenden Monats baar bezahlen. Das Roheisen kaufen wir Ziel drei Monate fix. Wenn wir früher bezahlen, bekommen wir den Bankdiskont vergütet. Wir verkaufen mit einen Ziel von drei bis sechs Monaten, je nachdem die Verhältnisse sind, durchschnittlich erhalten wir erst nach 4—5 Monaten Zahlung. In Deutschland sind die Verhältnisse in dieser Beziehung sehr schlecht. Für unseren Absatz nach Frankreich gelten feste Zahlungsnormen, da heißt es nicht: „Ziel drei Monat", sondern Ziel „90 Tage" und am 90. Tage ist das Geld da, auch wird kein Versuch gemacht, die Zahlung nur um einen Tag hinauszuschieben, wohingegen die Leute hier sagen: wir haben unser Geld noch nicht bekommen, wir können nicht zahlen, wir müssen sechs Monate Kredit geben, den müssen wir auch beanspruchen und wenn wir unser Geld bekommen, bekommt ihr euer Geld auch. Es giebt freilich auch hier Ausnahmen.

Frage 4:

Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt?

Auf unsere speziellen Verhältnisse hat das keinen Einfluß geübt, obschon nicht zu leugnen ist, daß sonst der Bankkredit durch die Einziehung der ungedeckten Noten bedeutend geringer geworden ist.

Herr **Stumm:** Nachtheile durch die Einführung der Goldwährung haben Sie nicht beobachtet?

Herr **Poensgen:** Nein, nur kostet für den kleinen Arbeiter derselbe Gegenstand, der früher 3—4 alte Pfennige gekostet, jetzt ebensoviel nach der neuen Währung, also 20 pCt. mehr.

Frage 5:

Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

Dort ist der Kredit für die Industriellen viel flüssiger als hier, der Waarenkredit aber viel beschränkter. In England gelten $2^1/_2$ pCt. für Baarzahlung und ist dann von weiterem Ziel keine Rede, und in Frankreich festes Ziel in Tagen ausgedrückt.

Frage f. 1 u. 2:

In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen mit denen des Auslandes geltend?

Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung u. s. w.?

In erster Linie wirkt das Besteuerungssystem sehr schädlich auf unsere Industrie. Die Kommunen haben, durch die scheinbare Dauer des Zuwachses von Einwohnern verführt, geglaubt, daß aus jedem kleineren Ort eine Stadt entstände, haben Straßen offen gelegt, Rathhäuser, Schulen u. s. w. gebaut. Die Prosperität hat aber nicht angehalten, sondern die Hilfsquellen der Kommunen sind langsam geschwunden. Sie haben zunächst von dem 3jährigen Durchschnitt der Ueberschüsse der industriellen Etablissements, welcher der Steuerveranlagung zu Grunde liegt, gezehrt und haben auch leicht aus dem Millionenfonds Anleihen machen können. Später aber haben sie den Steuerprozentsatz mit dem Heruntergehen der Industrie successive immer mehr erhöhen müssen. Bei unserm Etablissement in Oberhausen bezahlen wir 520 pCt. Zuschlag zur Staatssteuer als Kommunalsteuer auf Grund unserer Bücher und es wird uns kein Pfennig geschenkt. In einem Jahre belief sich diese Steuer auf 16 000 ℳ.

Es trifft das aber auch den Arbeiter, und wenn er sie nicht bezahlen kann, so müssen wir ihm einen höheren Lohn geben. Der englische Arbeiter zahlt dagegen gar nichts, denn dort ist jedes Einkommen unter 100 Lstr. steuerfrei.

Ferner bezahlen wir nach dem Berggesetz bei den Kohlen 2 pCt. der Selbstkosten nach dem Brutto-Ertrage.

Ferner müssen unsere Kinder bis zum 16. Jahre die Schule besuchen, und durften bisher darum nur mit beschränkter Zeit in industriellen Etablissements arbeiten; sie lernen vielleicht ein bischen zu viel lesen und schreiben. Die englischen Knaben

dagegen kommen mit 12 Jahren in die Fabrik und sind mit 16, 17 Jahren so weit, wie bei uns ein Bursche mit 20 Jahren.

Ist dann unser Arbeiter so weit, daß er uns etwas leistet, so kommt das Militär und nimmt ihn uns 3 Jahre weg. Nachher hat er absolut Alles vergessen und kommt mit gesteigerten Ansprüchen zurück, und ist nicht mehr jung genug, um wieder von unten anzufangen. Inzwischen ist seine Stelle anderweitig besetzt und er muß eine neue Lehrzeit durchmachen, überdies wird er uns jeden Augenblick durch Manöver 2c. wieder entzogen.

Dann die Doppelbesteuerung. Wir sind 1873 Aktiengesellschaft geworden und sofort wurden die verschiedenen Betheiligten persönlich mit einem ratirlichen Antheil mit der Steuer in Anspruch genommen. Obschon man weiß, daß wir die Besitzer der Etablissements geblieben sind, besteuert man auch die Aktiengesellschaft noch voll für ihre erzielten Ueberschüsse.

Herr **Stumm**: Das liegt an der Gesetzgebung, die Kommunen können nicht anders.

Haben Sie sich vielleicht berechnet, wie hoch sich der Nachtheil pro Tonne beläuft?

Herr **Poensgen**: Darüber habe ich kein Bild.

Herr **Stumm**: Sie sagten, daß die Jungen bis zum 16. Jahr in der Schule sein müßten, sie sind aber doch nur bis zum 14. Jahre dazu verpflichtet. Von den Fortbildungsschulen, welche allerdings vom 14. bis 18. Jahre jugendliche Arbeiter verpflichten können, ist wohl in Ihrer Gegend ein Zwang nicht ausgegangen?

Uebrigens würden Sie nach der neuen Gewerbeordnungsnovelle ja auch eine kleinste Schicht für die Jungen einführen können.

Herr **Poensgen**: Die Zahl 16 gegen 14 war ein Irrthum.

Unter 12 Stunden können wir keine Schicht arbeiten und für 8 Stunden können wir nicht weniger bezahlen, denn der Arbeiter muß doch leben, und verschiedene Schichten für die jüngeren und die älteren Arbeiter würden nicht miteinander stimmen.

Herr **Stumm**: Haben Sie nicht die Erfahrung gemacht, daß die Disziplin und die Ordnungsliebe, die der Arbeiter vom Militär mitbringt, zum Theil die Nachtheile ersetzt?

Herr **Poensgen**: Das dauert ein viertel oder halbes Jahr, dann ist bei dem Charakter unserer Arbeiter die ganze Geschichte beim Alten.

Frage g. 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Nur die Hälfte des Betriebes.

Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen sie?

Augenblicklich wird sie Null sein. Wir haben $5\frac{1}{2}$ pCt. gemacht, weil wir die Materialien billiger beschaffen können, da wir baar bezahlen.

Frage 3:

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?

1869 waren wir noch Privatleute und 1873 hat das Geschäft die höchste Dividende von $9\frac{1}{2}$ pCt. gegeben. Im vorigen Jahre waren es $5\frac{1}{2}$ pCt.

Herr **Stumm**: Werden Sie jetzt noch einen Ueberschuß machen?

Herr **Poensgen**: Vielleicht werden wir noch einen kleinen Ueberschuß machen.

Herr **Meier**: Rechnen Sie vom ersten Januar ab?

Herr **Poensgen**: Jawohl.

Frage 4:

Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Wenn man Ueberproduktion darunter versteht, daß wir mehr produziren könnten, als wir wirklich produziren, so haben wir allerdings Ueberproduktion. Das Ausland leidet ungeheuer mehr an Ueberproduktion, aber anstatt den Betrieb einzuschränken, wie wir es thun, arbeitet es mit voller Kraft und wirft seinen Ueberschuß auf unsern Markt.

Was die Abnahme des Konsums betrifft, so hängt das für unser Geschäft innig damit zusammen, wie es den Lokomotivfabriken ergeht. Die Lokomotivfabriken waren 1872, 1873 und halb 1874 voll beschäftigt; das hat langsam nachgelassen und jetzt sind die meisten fast auf ein Drittel oder ein Viertel der früheren Produktionsfähigkeit heruntergedrückt. Die Borsig'sche Fabrik bei einer Leistungsfähigkeit von 200 Lokomotiven hat im vorigen Jahre nur einige vierzig Stück gemacht, Schwarzkopff bei einer Leistungsfähigkeit von 150 Stück hat 45 gemacht und Hartmann in Chemnitz etwa 40, also nur ein Drittel gegen früher.

Die Bahnen haben in den Jahren 1872 und 1873 Angst bekommen und geglaubt, nichts mehr bekommen zu können, sie haben also Lokomotiven über den Bedarf hinaus bestellt, wie z. B. die Ostbahn und die Bergisch-Märkische Bahn. Ebenso war es bei der Remonte und dem sonstigen Betriebsmaterial. Eine Bahn unserer Gegend bestellte 1873 bei uns 650 000 kg Weichenplatten als angeblichen Jahresbedarf. Als wir ein halbes Jahr, und zwar recht langsam, geliefert hatten, stellte sich heraus, daß sie mit 100 000 kg vielleicht drei Jahre auskäme. Die Bahn sagte darauf zu uns: das ist eine unangenehme Sache, wir haben uns verkalkulirt, wir brauchen blos 100 000 kg; wir wollen einen Theil der bestellten Platten in Stabeisen, den anderen in Röhren umwandeln. Das Geschäft wurde 1874 festgemacht und wir lieferten einen Theil Röhren und Stabeisen. Da kommt dieselbe Gesellschaft und sagt: wir haben noch so viel Röhren zu hohen Preisen zu beziehen, daß wir zwei Jahre damit auskommen, und wir können es bei unserer Direktion nicht verantworten, daß wir die hohen Röhrenpreise weiter bezahlen.

Wir gingen hierauf unter der Bedingung ein, daß man das Quantum vergrößere, dagegen waren wir bereit, die Röhrenpreise zu ermäßigen — und so ist das Geschäft drei mal umgewandelt, und wir liefern heute noch.

Ich führe das nur als Illustration an für den „Angstbedarf" seitens der Konsumenten, der damals herrschte. Als man später erkannt hatte, daß der wirkliche Bedarf sehr leicht zu decken war, hatte die Konjunktur bereits eine rückläufige Bewegung angenommen, und die englische Konkurrenz trat mit außerordentlicher Kraft hervor.

Eine faktische Ueberproduktion haben wir in diesem Augenblick nicht, da wir dasjenige, was wir über den Bedarf des Inlandes hinaus produziren, wenn auch mit oft großen Opfern, nach dem Auslande absetzen.

Herr **Meier**: Sie erwähnten vorhin, daß Sie nach auswärts keine billigeren Preise hätten.

Herr **Poensgen**: Wo die Konkurrenz es erlaubt, haben wir keine billigeren Preise, wohl aber da, wo wir der englischen Konkurrenz folgen müssen.

Herr **Huber**: Seit wann glauben Sie, daß die englische Konkurrenz sich auf den einheimischen Markt fühlbar gemacht hat?

Herr **Poensgen:** Seit 1874. Seit 1873 hat man uns gedroht, wenn wir sagten, unsere Leistungsfähigkeit gestatte uns nicht, diesen großen Anforderungen zu genügen, — die englische Konkurrenz heranzuziehen. Darauf richteten wir uns ein, aber der Absatz hörte auf, und heute soll das ein Verbrechen sein, daß wir uns auf den Mehrbedarf eingerichtet haben.

Herr **Huber:** Wie würden Sie es aber erklären, daß nach der Statistik die Einfuhr seit 1873 zurückgegangen ist?

Herr **Poensgen:** Ich werde später darüber größere Ausführungen zu machen haben.

Frage II. 1:

Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Die Verhältnisse des deutschen Marktes werden seit Aufhebung des Zolles lediglich durch die englische Knokurrenz bedingt.

Frage 2:

Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

England exportirt kolossale Quantitäten von Röhren nach Deutschland.

Wir führen Nichts vom Auslande ein, wir kaufen all unser Rohmaterial im Inlande.

In Bezug auf den Import von Gasröhren aus England kann ich positive Zahlen geben. Ueber Amsterdam resp. Emmerich sind nach Mainz und Düsseldorf von April bis August 15557 Ctr. eingegangen, über Hamburg wahrscheinlich viel mehr. Wie viel über Stettin und Antwerpen ist uns ebenfalls nicht bekannt.

Herr **Huber:** Glauben Sie, daß diese Quantitäten zum Verbleib in Deutschland bestimmt waren?

Herr **Poensgen:** Zum größten Theil, weil die Sorten, die direkt nach Basel gehen, nicht erst nach Mainz expedirt werden.

Vorsitzender: Obgleich die Fracht so viel höher ist?

Poensgen: Jawohl, denn sie acceptiren im deutschen Reich jeden Preis, um die Concurrenz zu vernichten.

Frage 3:

Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Nein, es werden hier keine Erzeugnisse der Eisenindustrie für Röhrenfabrikation eingeführt, die im Inlande nicht ebenso gut oder besser gemacht werden können.

Herr **Huber:** Das trifft auch für Kratzendraht zu?

Herr **Poensgen:** Hierzu wird nur schwedisches Eisen verwandt; jedoch die ganze Welt macht Kratzendraht nur aus schwedischem Eisen.

Herr **Stumm:** Sind das große Quantitäten gewesen?

Herr **Poensgen:** Nein, die größte Produktion, die wir bei der Drathzieherei mit 180 Feinscheiben erreichten, betrug 20 bis 30 Ctr. Kratzendraht pro Woche.

Frage 4:

Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

Ja, das würde sich entschieden ändern, weil die englische Konkurrenz dann nicht so stark wäre.

Herr **Huber:** Welche vortheilhafte Wirkung würde das denn haben?

Herr **Poensgen:** Daß wir den deutschen Markt wieder eroberten.

Es ist möglich, daß die Preise etwas höher würden, aber das würde durch die Konkurrenz der inländischen Werke entweder ganz verhindert oder wieder ausgeglichen werden.

Frage 5:

Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

Es schreibt uns unsere Preise vor.

Frage 6:

Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Es konkurrirt auf unserm gesammten Absatzgebiete mehr oder minder heftig. Es giebt Punkte, wo wir durch die Fracht im Vortheil sind und wo der Konsum verhältnißmäßig gering ist, — da tritt auch die englische Konkurrenz nur schwach auf. Nach Mainz dagegen ist die englische Konkurrenz trotz eines Frachtsatzes von 18,20 ℳ. gegen 9 ℳ. von uns, schärfer als sonstwo.

Herr **Stumm:** Wir haben gestern gehört, daß die Engländer mit circa 7 s. nach Rotterdam kommen, oder sogar nach der Ostsee.

Herr **Poensgen:** Jawohl, Hull nach Rotterdam 7 s. 6 d. plus 20 pCt. Primage (= 9 ℳ. pro 1 000 kg), in Rotterdam Speesen 2 ℳ., Rotterdam—Mainz per Schlepper 17 Frcs. per 2 000 kg = 6,8 ℳ., Flußassekuranz 40 ₰ macht 18,20 ℳ.

Herr **Stumm:** Wir haben gestern gehört, daß von Rotterdam nach Ruhrort zu 3 ℳ. und von dort nach Mainz zu 6 ℳ. geschleppt wird.

Herr **Poensgen:** 17 Frcs. per 2 000 kg, das macht 6,80 ℳ. + 7 s. 6 d. + 20 pCt. Primage + Rotterdam-Speesen, Umladung u. s. w. 2 ℳ. und 40 ₰ Seefracht.

Frage 7:

Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, in den nach Deutschland importirten Häfen und im Binnenlande?

Das ist genau, wie im Inlande, d. h. die Engländer schreiben uns auch dort die Preise vor. Wenn wir nach Hamburg verkaufen wollen, so müssen wir dieselben Preise stellen, wie die Engländer.

Herr **Meier:** Finden Sie nicht in der Qualität den Grund, daß man Ihre Röhren lieber nimmt, als die englischen? Wir haben z. B. bei unsern Dampfschiffmaschinen mehr für deutsche Röhren bezahlt als für englische, weil unser Techniker sagte, die deutschen seien besser.

Herr **Poensgen:** Jetzt müssen wir in Bremen genau dieselben Preise acceptiren, wie die Engländer dieselben stellen.

Herr **Stumm:** Bezieht sich das auch auf die Gesellschaft Weser?

Herr **Poensgen:** Auf die Weser wie auf den Norddeutschen Lloyd.

Frage 8:

Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

Im Jahre 1869 bis 1873 war die ausländische Konkurrenz viel weniger fühlbar, weil die Beschäftigung im Ganzen größer war und weil wir damals noch einen entsprechenden Zollschutz genossen.

Frage 9:

Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Herr **Huber:** Haben die Acquits à caution auf den Absatz Ihrer Fabrikate gar keine Wirkung ausgeübt?

Herr **Poensgen:** Nein, gar keine.

Herr **Stumm:** Ich konstatire, daß das auch niemals behauptet worden ist.

Herr **Huber**: Haben Sie auch keine Wirkung der Acquits à caution im Auslande, z. B. in der Schweiz, beobachtet?

Herr **Poensgen**: Wir begegnen der französischen Konkurrenz nur in ihrem eigenen Lande.

Herr **Huber**: Sie haben Export nach Frankreich?

Herr **Poensgen**: Einen ziemlichen Absatz, aber mit großen Schwierigkeiten.

Herr **Huber**: Können Sie wohl den Prozentsatz angeben, der von Ihrer Produktion nach Frankreich geht?

Herr **Poensgen**: Das könnte ich nicht angeben.

Frage 10:

> Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Seit Aufhebung der Zölle sind keine vorübergehenden Verhältnisse eingetreten, welche besondern Einfluß auf die Konkurrenz des Auslandes ausgeübt haben; die Schwankungen in den Seefrachten sind zu unbedeutend, um irgend einen Einfluß auf die Höhe des Verkaufspreises des Auslandes zu bewirken. Im Uebrigen hat die Konkurrenz Englands ihre Preise stetig ermäßigt.

Frage 11:

> Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche oder kommunale Behörden oder an Private statt?

Leider nicht. Ich bin sogar in der Lage einen ganz eklatanten Fall des Gegentheils konstatiren zu müssen. Vor ungefähr 2 Monaten wurden in Düsseldorf Wasser- und Gasleitungseinrichtungen für die neue große Kunstakademie in engerer Submission ausgeschrieben. Es ist ein staatlicher Bau, geht vom Kultusministerium aus. Die Lieferung war ja keine erhebliche; aber des Prinzips halber habe ich doch davon Kenntniß genommen, daß der §. 10 die folgende Bestimmung enthielt:

> Die zu den Arbeiten zu verwendenden Röhren müssen englische, geschweißte Röhren sein.

Darauf habe ich Veranlassung genommen, das in unsern Blättern zu rügen. Ich habe aber gesagt, daß die Ausschreibung wahrscheinlich auf Grund einer alten Schablone geschehen sei, die aus der Zeit herrührte, wo überhaupt noch keine deutsche Röhrenfabrikation existirte, man aber doch von einem höheren Baubeamten der Stadt Düsseldorf die Kenntniß voraussetzen müßte, daß am Platze mehrere Röhrenwerke existiren und daß er schon deswegen diese Bedingung nicht hätte beibehalten dürfen.

Ich habe mich aber damit nicht begnügt, sondern habe den Fall sofort anstatt an den Herrn Kultusminister, zu dessen Ressort der Bau gehört, an den Herrn Handelsminister mitgetheilt und ihn gebeten, er möge doch die betreffende Weisung ertheilen, damit künftig solche Sachen nicht mehr vorkämen. Ich habe dabei bemerkt, daß, wenn eine solche Ausschreibung z. B. in Frankreich gemacht würde, man dort die ausländische Konkurrenz nicht nur nicht zulassen, sondern von vorneherein ausschließen würde.

Von dem Herrn Handelsminister habe ich keine Antwort bekommen. Indessen erschien 8 Tage darauf eine amtliche Publikation der Regierung in Düsseldorf, worin sie ihre sämmtlichen Beamten anwies, thunlichst nur inländisches Material zu verwenden.

Vorsitzender: Wann ist das gewesen?

Herr **Poensgen**: Vor etwa 2 Monaten.

Vorsitzender: Und Sie haben keine Antwort bekommen?

Herr **Poensgen**: Nein.

Was übrigens die Begünstigung seitens der Bahnen anbetrifft, so können wir auch nicht viel Rühmenswerthes davon sagen. Die Bahnen haben sich sehr schwer entschlossen, von ihren Messingröhren abzugehen und es ist uns nur durch die größten Opfer und durch fortdauernde Bemühungen möglich gewesen, dieselben zu veranlassen, nach und nach zu Eisenröhren überzugehen. Dies haben wir nur durch den Nachweis zuwege bringen können, daß das Vorurtheil gegen Verwendung schmiedeiserner Röhren für Lokomotivkessel, welches durch den probeweisen Bezug schlechter englischer Fabrikate entstanden war, ein irriges gewesen. Diesen Nachweis haben wir durch die vorzügliche Qualität der von uns gelieferten Röhren geführt.

Wenn aber ein Quantum Röhren zur Vergebung kommt, so wird dennoch englische Konkurrenz um billige Offerten zu provoziren, herangezogen. Beziehen will man, der schlechten Qualität der englischen Röhren wegen, von dort eigentlich nicht; die Engländer andererseits würden sich den in dem Bedingungshefte aufgestellten rigorosen Bedingungen auch nicht unterwerfen. Wenn die Bedingungen, welche uns gemacht werden, ausgeführt würden, dann wären wir alle verloren und es könnte kein Mensch fabriziren. Jeder Tag Verspätung kostet häufig ein Prozent Konventionalstrafe; wenn wir petitioniren, wird sie allerdings in den meisten Fällen niedergeschlagen, aber sie ist doch einmal da, so daß wir von einer Begünstigung nicht reden können.

Bei der ersten Anlage der Rohrpost in Berlin beispielsweise sind die Röhren von Belgien bezogen worden, in München ist jetzt noch eine Rohrpostleitung mit belgischen Röhren gemacht worden, ohne daß man bei den inländischen Röhrenfabrikanten angefragt hat. Der Unternehmer ist Herr v. Felbinger, der in Paris und Wien domizilirt. In diesen Fällen hat man einfach im Auslande bestellt; dabei hätten die Behörden wohl ein Wort mitsprechen können.

Frage 12:

> In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Fällt weg.

Frage 13:

> Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Diese Frage ist schwer zu beantworten. Da jedoch mit Bestimmtheit anzunehmen ist, daß die Engländer demnächst ihre Produktionskosten durch Herabsetzung der Löhne, Verlängerung der Arbeitszeit, Ermäßigung der Eisenbahnfrachten, nicht unerheblich herabsetzen können, so ist eine weitere Herabsetzung der Verkaufspreise für englische Röhren durchaus wahrscheinlich, obwohl ich selbstverständlich etwas Bestimmtes darüber nicht zu sagen vermag.

Herr **Huber**: In der Frage werden gleichbleibende Produktionsverhältnisse vorausgesetzt.

Herr **Poensgen**: Es kommt darauf an, welchen Prozentsatz die Engländer ausführen. Die Fabrikanten verdienen an ihrem Fabrikat in England selbst noch Geld; wenn sie aber 30 pCt. dort im Inlande lassen und führen zu billigerem Preise 60 bis 70 pCt. aus, so weiß man nicht, wo die Grenze ist, wo sie mit Verlust und wo sie mit Gewinn arbeiten, das läßt sich nicht berechnen.

Frage 14:

> In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Nur mit weiterem Verlust.

Frage 15:

> Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Seit 1873 sind alle Betriebsverbesserungen eingeführt

worden, welche überhaupt in der Röhrenfabrikation gemacht sind. Wir haben bezüglich der Selbstkosten das Mögliche gethan, um dieselben herabzusetzen; wir haben die Löhne so weit herabgesetzt, wie es bei der Eigenthümlichkeit unserer Fabrikation und der lokalen Verhältnisse und dann mit Rücksicht auf die Arbeiter selbst möglich war. Wir haben Ersparnisse an allen Ecken und Enden eintreten lassen und den Betrieb zu vervollkommnen gesucht durch höhere Produktion; unsere Einrichtungen haben wir, das glaube ich behaupten zu können, so verbessert, daß kein Werk besser eingerichtet ist als wir. Wir und ein anderes englisches Werk sind die einzigen, welche Röhren über 12 Zoll machen können, und wenn man uns morgen sagt: machen Sie uns 18zöllige, so machen wir sie, denn wir sind darauf eingerichtet. Wie gesagt, außer uns ist es nur noch ein einziges englisches Werk, welches auf Anfertigung so großer Dimensionen eingerichtet ist.

Daß wir noch Mittel finden können, die Produktionskosten zu ermäßigen, ist vielleicht möglich, aber bei dem heutigen Standpunkt der Fabrikation glaube ich es nicht.

Herr **Meier**: Gußeisenröhren haben keinen Einfluß auf die Preise Ihrer Produkte?

Herr **Poensgen**: Nein, nur in einzelnen Fällen, wo z. B. für Dampfleitungen, in Spinnereien, für Heizungen es darauf ankommt, daß man eine durchaus sichere Heizung hat, die keinen Brüchen unterworfen ist und diffizile Artikel, wie Seide und Baumwolle, in diesem Falle nicht verderben kann; da konkurriren sie dann und wann mit den gußeisernen Röhren. Hier aber ist es nicht eine Frage des Preises, sondern der Zweckmäßigkeit, die entscheidend ist.

Frage 16:

Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

Ich habe mir schon erlaubt, das auszuführen.

Frage 17:

Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Ja, die haben allerdings einen Theil zu der Ermäßigung unserer Selbstkosten beigetragen, weil wir genöthigt gewesen sind, unsere Löhne herunterzudrücken und alle möglichen Ersparnisse im Betriebe eintreten zu lassen; aber daß diese Zollermäßigungen allein das nicht bewirkt haben, sondern ein großer Theil dieser Minderkosten, die wir in der Produktion haben, auch durch die allgemein rückgängige Konjunktur und dadurch bedingte niedrige Materialpreise herbeigeführt wurden, ist unzweifelhaft; wieviel und zu welchem Prozentsatz das Eine oder das Andere daran partizipirt, läßt sich nicht genau ermitteln.

Frage 18:

Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Gar nicht.

Frage 19:

Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Wenn das deutsche gewerbliche Leben allein einen Aufschwung nimmt und das anderer Länder nicht, so würde es die ausländische Konkurrenz auf unserem Markte ganz entschieden vermehren, weil unsere Leistungsfähigkeit abnehmen würde, vorausgesetzt, daß wir keine Zölle haben. Wenn also diese deutsche Industrie, nicht die Eisenindustrie, sondern die andern Industrien sich heben, was für die Eisenindustrie, so lange die Eisenzölle nicht da sind, nicht denkbar, so würde auch eine Steigung der Kohlenpreise eintreten, es würde ferner auch in Bezug auf die Arbeitskräfte eine gewisse größere Konkurrenz eintreten und das nur zum Nachtheil unserer Röhrenfabrikation gegenüber der ausländischen sein. Wenn ein allgemeiner Aufschwung in der ganzen industriellen Welt stattfindet, so würde der Konsum sich überall heben, in demselben Verhältnisse würde aber die kolossale Produktionsfähigkeit Englands ausgebeutet werden und unser Markt wahrscheinlich doch nicht erleichtert werden.

Frage III. 1:

Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

Ja.

Vorsitzender: Sie haben schon vorhin angedeutet, nach welchen Gegenden!

Herr **Poensgen**: Wir exportiren nach Rußland, Frankreich, Schweiz, Oesterreich, auch etwas Belgien. Ich habe hier eine vollständige Zusammenstellung und bitte um die Erlaubniß, die Ziffern zunächst für die Gesammtheit zu geben.

Im Jahre 1867 war die Produktion 63 020 Ctr., der Export nach der offiziellen Statistik 7 954 Ctr., der wirkliche Export 1 490 Ctr. Im Jahre 1868 war die Produktion 102 200 Ctr., der offizielle Export 9 206 Ctr., der wirkliche 2 820 Ctr. Im Jahre 1869 war die Produktion 136 830 Ctr., der offizielle Export 18 495 Ctr., der wirkliche Export 3 160 Ctr. Im Jahre 1870 war die Produktion 122 750 Ctr., offizieller Export 17 020 Ctr., wirklicher Export 2 830 Ctr. Im Jahre 1871 — von da an gehen die amtlichen Produktionslisten — wurden nach den amtlichen Produktionslisten im Inlande 42 456 Ctr. erzeugt, wirkliche Produktion 142 400 Ctr., nach der offiziellen Statistik sind ausgeführt 19 088, wirklich 3 640 Ctr. Für diese Ziffern kann ich aufkommen, weil sie mir von jedem einzelnen Werk auf Ehrenwort gegeben sind. Im Jahre 1872 war die Produktion nach der offiziellen Statistik 62 193 Ctr., wirkliche Produktion 217 300 Ctr., offizielle Ausfuhrziffer 127 226 Ctr., wirkliche Ziffer 4 110.

In der offiziellen Statistik, welche im Jahre 1873 dem Reichstage vorgelegt worden ist, befindet sich hier auf S. 20 die Exportziffer mit 127 220 Ctr. verzeichnet, wohingegen heute uns hier eine Exportziffer für dasselbe Jahr von 80 550 Ctr. angegeben ist. Diese beiden Ziffern von 1873 und heute differiren um 46 670 Ctr. und der wirkliche Export ist 4 110 Ctr.

Im Jahre 1873 war die offizielle Produktion 70 604 Ctr., die wirkliche 220 600 Ctr.; nach der Statistik war der Export 37 920, der wirkliche 5 279 Ctr. Im Jahre 1874 war die Produktion nach der Statistik 77 937 Ctr., in Wirklichkeit 226 100 Ctr.; der Export nach der Statistik 34 103 Ctr., der wirkliche Export 7 103 Ctr. Im Jahre 1875 war die Produktion nach der Statistik 50 292 Ctr., wirklich 217 200 Ctr.; der Export nach der Statistik 39 928 Ctr., in Wirklichkeit 20 200 Ctr. Im Jahre 1876 war die Produktion nach der Statistik 84 968 Ctr., in Wirklichkeit 288 578 Ctr., der Export nach der Statistik 32 316 Ctr., in Wirklichkeit 45 326 Ctr. Da steigt der Export. Im Jahre 1877 war die wirkliche Produktion 312 500 Ctr., die offizielle statistische fehlt für ein halbes Jahr. Im ersten Semester sind nach der offiziellen Statistik exportirt 34 783 Ctr., nach derselben Statistik im ganzen Jahre 122 142 Ctr., wohingegen wirklich nur 65 633 Ctr. pro 1877 exportirt wurden. Für das erste Semester hat die offizielle Statistik annähernd die richtige Zahl, nämlich 34 783 Ctr., also circa die Hälfte von 65 633 Ctr.

Im ersten Semester 1878 war die Produktion 191 232 Ctr., der Export nach der offiziellen Statistik 86 366 Ctr., in Wirklichkeit aber nur 39 322 Ctr.

Was nun die Produktion in der offiziellen Statistik anbelangt, so ist es mir nicht klar, woher man die Produktionsziffern überhaupt hat. Wir sind blos gefragt worden in Bezug

auf sonstige Fabrikate, wir sind aber nie gefragt worden in Bezug auf Röhren; wir würden auch aus verschiedenen Gründen wahrscheinlich keine Antwort gegeben haben.

Vorsitzender: Es wird kontrolirt werden, von wem die Angaben kommen.

Herr **Poensgen:** Was unsere Exportquantitäten und zwar den gesammten Export von 1876 und 1877 nach den verschiedenen Ländern betrifft, so kann ich Ihnen dieselben angeben. Wir haben nach Belgien ausgeführt 274 Ctr. und 1 880 Ctr. an Gasröhren und Sieberöhren; nach Frankreich 236 Ctr. und 2 124 Ctr.; nach Oesterreich 528 Ctr. und 1 360 Ctr.; nach Rußland 63 Ctr. und 10 698 Ctr.; nach der Schweiz 9 083 Ctr. und 414 Ctr.; diverse Länder 1 470 Ctr., darunter ein Posten für eine englische Bahn, welche eiserne Lokomotivröhren ausgeschrieben hatte und wo die englischen nicht genügten; Holland 546 Ctr.; diese vorstehenden Angaben beziehen sich auf das Jahr 1876.

Pro 1877 nach Belgien 1 892 und 6 970 Ctr.; nach Frankreich 3 052 und 2 925 Ctr.; nach Oesterreich 2 380 und 3 390; nach Rußland 4 488 — hier ist keine zweite Position für Rußland —; nach der Schweiz 166 und 10 166 Ctr.; nach verschiedenen fremden Staaten 600 Ctr. und 130 Ctr. 1878 im ersten Semester: nach Belgien 784 und 6 912 Ctr.; Frankreich 1832 und 3 164 Ctr.; nach Oesterreich 2 744 und 748; nach Rußland 2 610; nach der Schweiz 90 und 1 970 Ctr.; nun noch nach verschiedenen Ländern mit 160.

Die Gesammtausfuhr im Jahre 1877 in dieser Tabelle war 65 633 Ctr., und daran partizipiren wir mit 38 000 Ctr.

Herr **Huber:** In welchem Verhältniß steht Ihr Export nach dem Auslande zu Ihrer ganzen Produktion?

Herr **Poensgen:** Ungefähr im Verhältniß von 20 pCt.

Frage 4:

> Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der bortigen Industie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

Allerdings. Es sind zwei Länder, wohin er sehr erschwert wird. Wir haben uns die größte Mühe gegeben, in Frankreich eiserne Röhren einzuführen, bis jetzt aber haben wir blos mit einer einzigen Bahn ein größeres Geschäft machen können, weil in Frankreich die nationale Animosität herrscht; das ist die Nordbahn. Wir haben es auf dem Wege erreicht, daß wir einen Pariser engagirt haben, der das Fabrikat in seinem Namen, mit seinem Stempel versehen lieferte, während es uns gestattet war, innerhalb dessen Stempels unsere kleine Fabrikmarke zu drücken, damit später die Identität konstatirt werden könnte. Die Bahn hat uns drei Jahre mit Versuchen hingehalten, ehe größere Bestellungen an uns gingen. Zuerst wollten sie 50 000 km durchlaufene Strecke für die Lokomotive, dann 100 000 km und endlich 150 000 km haben, schließlich befanden sie sich doch in der Lage, bevor diese Strecken mit der Probelokomotive durchlaufen waren, einige neue Lokomotiven montiren zu müssen, und diese versahen sie in der Zwischenzeit mit unseren Röhren; das ging auch auf Grund der erwähnten Manipulation mit dem Stempel des Franzosen. Nun traten wir etwas kühner hervor und wir gingen direkt an die Eisenbahnverwaltung, bekannten uns als Fabrikanten, was wir früher nicht gedurft hätten, weil wir ganz einfach zurückgewiesen worden wären. Vor ungefähr zwei Monaten haben wir noch einmal den Versuch bei anderen Bahnen gemacht; höflicher waren sie, aber deutsche Fabrikate wollten sie nicht. Mit der ersten Bahn haben wir nun einen Vertrag für dieses Jahr abgeschlossen für einen Theil ihres ganzen Bedarfs. Die Folge davon ist, daß die Bahn von den französischen Journalen fast an den Pranger gestellt wurde, weil sie von unserer Firma deutsche Röhren beziehe; vor einigen Wochen, selbst gelesen habe ich es nicht, aber ich habe von zuverlässiger Seite gehört, daß die französische Nordbahn die stärksten Vorwürfe bekam, daß sie es hätte wagen können, einem deutschen Hause die Lieferung von Röhren nach Frankreich zu übertragen, und daß die Leute angestachelt wurden. Man bezweckte augenscheinlich durch den betreffenden Zeitungsartikel jeden Versuch von vornherein zu vereiteln, den wir ferner bei anderen Bahnen machen wollten.

In Rußland hatten wir sehr schöne Abschlüsse. Nach dem ersten Abschlusse auf drei Jahre etablirte sich in Petersburg ein Röhrenwalzwerk. Der russische Zoll ist ja nicht hoch, bloß 30 Kopeken per Pud, also nach heutigem Gelde 2,50 ℳ per Ctr., und die Engländer hatten denselben Zoll zu bezahlen. Die englischen Röhren hat man für Lokomotiven nicht für genügend gut befunden; man versucht es mit den unsrigen, und wir hatten recht große Verträge, die wir auch zur größten Befriedigung ausführten. Nun kam das neue Walzwerk; dies hatte, bei dem verhältnißmäßig geringen Zoll und den schwierigen Produktionsverhältnissen in Rußland mit uns nicht konkuriren können, trotzdem man ihm freie Einfuhr für seine sämmtlichen Rohmaterialien von vorne herein zugestanden hatte.

Ferner zwang man die sämmtlichen russischen Lokomotivfabriken, indem man ihnen von der anderen Seite eine Prämie von 3 000 bis 4 000 Rubel pro Lokomotive gab, ihre Materialien und Röhren für die nächst zu konstruirenden 500 Lokomotiven bei dem neuen Röhrenwalzwerke zu nehmen; dieses repräsentirt allein ein Quantum von 100 000 Stück Röhren. Für dieselben Röhren, die wir franko Petersburg verzollt zu 9 ℳ pro Stück liefern würden, erhält die russische Fabrik in dieser Weise ca. $7^1/_2$ Rubel, was nach heutigem niedrigen Course ca. 17 ℳ beträgt. Damit noch nicht genug; die sämmtlichen russischen Bahnen, welche unter Staatsgarantie gebaut sind, dürfen auch keine ausländischen Röhren beziehen, nur diejenigen, welche keine Staatsgarantie in Anspruch nehmen, und deshalb ist unser Export nach Rußland, wie Sie auch schon aus der Exportziffer gesehen haben, in den letzten Jahren heruntergegangen, und im nächsten Jahre wird sie wahrscheinlich Null sein.

Sonst haben wir in keinem Lande, natürlich England ausgenommen, mit innerer Konkurrenz zu kämpfen.

Frage 5:

> Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Es hat insofern auf den Export Einfluß ausgeübt, als wir durch die Wegnahme der Zölle unseren Markt den Engländern preisgegeben haben und dafür haben wir uns einen Ersatz im Auslande suchen müssen. Bei Wiedereinführung der Zölle würde nach unserer Ansicht die Exportfähigkeit der deutschen Industrie gar nicht beeinträchtigt, im Gegentheil, wir würden durch die Zölle nur in der Lage sein, mehr zu fabriziren, kräftiger zu exportiren und hierdurch unsere Generalkosten herunterzudrücken.

Herr **Huber:** Von einer Ueberschwemmung durch englischen Import ist aus der offiziellen Statistik nichts zu entnehmen, wie erklären Sie sich das?

Herr **Poensgen:** Einfuhrziffern sind mir gar nicht bekannt.

Herr **Huber:** Wenn Sie sagen, daß von 1873 an die auswärtige Konkurrenz auf dem deutschen Markt fühlbarer geworden sei als vorher, so möchte ich wissen, wie Sie sich das erklären, da die offiziellen Einfuhrziffern einen Rückgang nachweisen. Da im Jahre 1877 Zollfreiheit eingetreten ist, so enthalten die Einfuhr- und Ausfuhrziffern auch die durchgeführten Mengen von diesem Jahre ab. Es gilt dies auch für alle übrigen Artikel, sobald sie vom Zolle befreit sind.

Herr **Poensgen**: Darauf habe ich keine Antwort, ich kann nur das Faktum konstatiren, daß, seitdem die Zölle zurückgegangen sind, die englische Konkurrenz immer stärker hier aufgetreten ist und uns immer mehr das Feld unseres Absatzes in Deutschland verengt hat.

Herr **Stumm**: Sollte der Herr Sachverständige nicht die Erklärung darin finden, daß die Ziffern nur Bedeutung haben, wenn man sie im Verhältniß mit dem gesammten Konsum auf dem Markt bringt?

Herr **Poensgen**: Das ist allerdings eine Erklärung, die ich acceptiren kann.

Vorsitzender: Im Jahre 1877 ist die Einfuhr nach der Statistik bedeutend höher, als in den Vorjahren.

Herr **Poensgen**: Ja, wenn ein Hafen voll ist, dann verursachen zwei Tropfen ein Ueberlaufen, wenn er leer ist, schadet ein ganzer Eimer nicht.

Gestatten Sie mir ein Beispiel anzuführen. Die deutschen Gasrohrfabrikanten haben in diesem Augenblicke ihre Läger bis zum Brechen voll, sie haben aber in Deutschland seit Monaten fast nichts abgesetzt, mit wenigen Ausnahmen kommen Aufträge fast nur aus dem Auslande.

Herr **Huber**: Im Auslande sind Sie also konkurrenzfähiger als im Inlande?

Herr **Poensgen**: Ja, weil die Engländer auf dem auswärtigen Markt höhere Preise nehmen als auf dem deutschen Markt. Die Engländer haben das Prinzip, unsere deutsche Industrie zu ruiniren.

Herr **Huber**: Das ist wunderbar, daß Sie im Ausland mit England konkurriren können, nicht aber im Inlande.

Vorsitzender: Frage 6:

> Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden?

Ist schon erledigt.

Frage 7:

> Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Herr **Poensgen**: Ja, nehmen wir zum Beispiel Frankreich an. Wir würden die französische Röhrenindustrie vollständig vernichten, wenn die dortigen Zölle ermäßigt würden und wir mit den Engländern konkurriren könnten. Wenn die französischen Zölle fallen, dann ist in Frankreich besser zu verkaufen als heute.

Frage 8:

> Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Zum Theil wohl, dazu gehören aber Kanäle, bessere Ausnutzung der Wasserstraßen, auch bessere Rhedereiverhältnisse. Wenn wir z. B. nach dem schwarzen Meer schicken, nach Genua, Triest, Taganrog, Odessa, Alexandrien, sind wir meistens gezwungen, uns englischer Schiffe zu bedienen. Wir müssen von hier aus nach Liverpool oder London verfrachten und von dort erst können wir direkt nach dem schwarzen Meer u. s. w. schicken. Wir könnten unsere Sendungen auch über Antwerpen und Rotterdam dirigiren, da haben wir aber keine regelmäßige Verbindung und es paßt unseren Abnehmern nicht, Monate lang zu warten. Ich möchte da einen besonderen Fall konstatiren. Ich bin in diesem Frühjahr in Genua gewesen. In der Nähe von Genua sind ganz bedeutende Schiffswerfte, auf welchen auch viele Kessel gebaut werden und zu diesen Kesseln gebraucht man Qualitätsblech. Ich habe mich mit den Leuten in Verbindung gesetzt, habe ihnen Proben geliefert, die Proben haben gefallen, der Preis wurde auch annehmbar gefunden. Wir sind ja den Engländern gegenüber in der Fabrikation von Qualitätsblech konkurrenzfähig, wir liefern ein Blech, welches vollständig gut und dabei billig ist. Die Leute bestellten darauf eine Probe von 30 Tonnen unter der Bedingung der sofortigen Versendung. Ich sagte: ich will die Waare vor dem Abgang selbst sehen, in acht Tagen bin ich zu Hause, die Bleche sind bis dahin gemacht, kommen dann zur Versendung und in 14 Tagen können Sie sie haben. Das war am 28. April. Am 2. Mai kam ich nach Hause. Die Bleche waren angefertigt und wir setzten uns mit Amsterdam in Verbindung wegen eines Dampfers. Die Bleche kamen auch noch zwei Tage vor Abgang des Dampfers nach Rotterdam und wurden verladen. Nun bekamen wir aber im Mai und Juni fortwährend Monita weger der Ablieferung, fortwährend wurde unter Androhung von Konventionalstrafen gefragt: wo sind die Bleche? Endlich am 1. Juli kamen sie an. Das Schiff war unterwegs in 5 bis 6 Häfen eingelaufen, Toulon, Marseille u. s. w. und erst so spät nach Genua gekommen. Auf diese Weise war es uns unmöglich, ein Geschäft zu machen. Man schrieb uns: wir haben 4 Wochen später dasselbe Quantum in England bestellt und die Waare schon seit 14 Tagen hier. Dergleichen Vorkommnisse würden sich durch bessere Rhedereieinrichtungen vermeiden lassen, ich gebe aber zu, daß solche Einrichtungen nicht mit einem Mal und plötzlich herzustellen sind.

Frage 10:

> Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

Die französischen Werke arbeiten unter dem Zollschutz und sind hierdurch in der Lage, ihre Arbeiter etwas besser bezahlen zu können als die deutschen.

Vorsitzender: Wir können jetzt zu IV. übergehen:

Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Frage 1:

> Erfordert die Forterxistenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

haben Sie eigentlich schon beantwortet.

Frage 2:

> Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Herr **Poensgen**: Nein, es kann nicht darauf verzichtet werden, weil England, unser einziger Konkurrent, keine Zölle hat.

Vorsitzender: Wenn nun aber die Zölle für Rußland u. s. w. fallen würden?

Herr **Poensgen**: Dann bleiben die Konkurrenzverhältnisse dieselben; wir würden England gegenüber in Rußland nichts gewinnen, wir würden überhaupt, auch wenn Rußland seine Eingangszölle ganz fallen ließ, nicht gegen die dortigen Röhrenfabriken konkurriren können, so lange die russische Regierung auf dem vorher mitgetheilten Ausschließungssysteme der ausländischen Konkurrenz gegenüber beharrt.

Herr **Stumm**: Sie haben die Frage 1 in bejahender Weise für die Röhrenindustrie beantwortet. Nun gebe ich zu, daß eine Rentabilität von 5 pCt. eine nicht besonders erfreuliche ist, indessen die Forterxistenz eines Werkes wird bei einem solchem mäßigen Zinsfuß doch nicht gefährdet?

Herr **Poensgen**: Eine Rentabilität von 5 pCt. ist nicht eine Rentabilität der Röhrenfabrikation, sondern der gesammten von uns betriebenen Fabrikation. Ich kann sagen, daß, wenn wir die Verkaufspreise des Bandeisens und der Bleche der Selbstkostenberechnung der Röhrenfabrikation zu Grunde legen, die Verkaufspreise der Röhren deren Selbstkosten nicht erreichen. Bei uns liegt der Fall auch ganz anders, denn auf allen unseren Werken haben wir Puddelöfen und

diese haben keine Beschäftigung, wenn wir keine Röhren machen.

Herr **Stumm**: Wenn Sie an dem einen Artikel weniger gewinnen, so gewinnen Sie an dem anderen doch wohl um so mehr?

Herr **Poensgen**: Im vorigen Jahre haben wir im Durchschnitt incl. Verzinsung der Anlage $5^1/_2$pCt. erzielt; ob und was in diesem Jahre herauskommen wird, entzieht sich noch der Beurtheilung.

Frage 3:

Wie hoch müssen anderenfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

$2,_{50}$ ℳ pro Centner.

Herr **Stumm**: Aus welchen Motiven?

Herr **Poensgen**: Um einerseits die Differenz zwischen den englischen und unseren Selbstkosten und andererseits zwischen unseren Selbstkosten und den Verkaufspreisen auszugleichen, und um zu diesem Zwecke die ausländische Konkurrenz von unserem Markte thunlichst abzuhalten.

Herr **Stumm**: Sie haben aber angeführt, daß die Differenz in den Selbstkosten 20 ℳ beträgt, während Sie einen Zoll von 50 ℳ vorschlagen.

Vorsitzender: Sie wünschen einen Prohibitivzoll?

Herr **Poensgen**: Nein, wir wollen nur unsern Markt sichern.

Herr **Meier**: Sie wollen nur einen so hohen Zoll haben, damit die anderen nicht hereinkommen?

Herr **Poensgen**: Sie können ja hereinkommen, nur müssen sie ihre Loco-Preise derartig ermäßigen, daß sie konkurriren können: mit anderen Worten, die Engländer müßten, wenn sie konkurriren wollen, den weitaus größten Theil des Zolles selbst tragen.

Frage 4:

Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:

a) für die Eisenindustrie selbst,

b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

Für die Eisenindustrie selbst wohl keine Nachtheile, für den Handel auch nicht. Für die Transportinteressen, nämlich die Bahnen, würden sich die Nachtheile, die sie haben, indem sie für ihren Eisenbedarf vielleicht etwas mehr bezahlen als heute, dadurch ausgleichen, daß ihnen größere Transportquantitäten zufallen. Ich will nicht von meiner Industrie sprechen, aber wenn auch nur ein Hochofen mehr in Betrieb kommt, so ergiebt das ein Transportquantum von 10—12 000 Wagenladungen zu 10 000 kg per Jahr. Jede Wagenladung von uns zum Transport gebrachter Röhren entspricht einer Gesammtbewegung von 20 Wagenladungen an Materialien von den Erzen an gerechnet. Also die Transportinteressenten haben keinen Nachtheil. Die Konsumenten würden für den Nachtheil, der ihnen durch etwaige Vertheuerung der Preise erwächst, wieder entschädigt werden durch das allgemeine Aufblühen der Gewerbe.

Herr **Huber**: Würden aber nicht die Lokomotivfabriken, die für das Ausland arbeiten, dadurch geschädigt werden?

Herr **Poensgen**: Ich glaube nicht. Mir ist von einem der größten Lokomotivfabrikanten gesagt worden, daß er in Bezug auf die Produktionskosten wohl mit England konkurriren könne, die Konkurrenz sei ihm nur erschwert durch die mangelhaften Transportverhältnisse. Ich weiß nicht, ob Ihnen der Fall bekannt ist, daß Lokomotiven via Hamburg—Liverpool nach Gothenburg transportirt werden mußten, was eine Extraausgabe von über 100 Lstr. verursacht hat; es ist das Borsig hier passirt.

Frage 5:

Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

In Bezug auf die Gesetzgebung müßte die Kommunalsteuergesetzgebung dahin geändert werden, daß die Arbeiter nicht so stark belastet werden, und in Bezug auf die Frachtverhältnisse müßte eine Ermäßigung der Lokaltransporttarife und des Stückguttarifes stattfinden, sowie der Bau von Kanälen unternommen werden.

Herr **Stumm**: Ich möchte fragen, wer den Ausfall bei der Kommunalsteuer tragen soll?

Herr **Poensgen**: Es müssen indirekte Steuern auch für die Kommunen eingeführt werden, nach dem Beispiel von Frankreich, wo sich die Kommunen sehr gut dabei stehen, ohne den Einzelnen zu belasten.

Frage 6:

Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Nein, heute nicht, weil diese Einrichtungen nicht so schnell durchzuführen sind. In dem Bau von Kanälen z. B. sind wir um 100 Jahre zurück. Wenn wir soviel Kanäle hätten wie Frankreich, so wäre das ein wesentlicher Vortheil. Frankreich hat bis jetzt schon eine kolossale Menge von Kanälen und denkt immer noch an den Bau von neuen. Alle diese Verbesserungen würden die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Eisenindustrie vermehren, besonders der Roheisenindustrie. Eine selbstständige deutsche Eisenindustrie kann ich mir nicht denken, ohne selbstständige Roheisenerzeugung.

Herr **Stumm**: Welchen Zoll halten Sie für Walzdraht nothwendig?

Herr **Poensgen**: Minime $1,_{50}$ ℳ per Centner, unter Zugrundelegung eines Roheisenzolls von 50 ₰ per Centner.

Herr **Stumm**: Sie würden glauben, daß dieser Zoll für alle Sorten genügen wird, ohne daß ein Unterschied gemacht wird nach aufwärts?

Herr **Poensgen**: Ich glaube wohl, da die meisten Werke z. B. den Draht Nr. 21 zu demselben Preise verkaufen wie Nr. 22. In besseren Qualitäten leisten wir vorzügliches; aber in ganz ordinären Qualitäten können wir gegen Belgien nicht aufkommen. Die belgischen Werke haben bedeutende Quantitäten Walzdraht nach Mühlheim a/Rhein geschickt zu Preisen, gegen welche die deutsche Industrie nicht aufkommen kann.

Herr **Stumm**: Welchen Zoll würden Sie für Blech fordern?

Herr **Poensgen**: Das weiß ich nicht.

Herr **Stumm**: Sie fabriziren doch Ihr eigenes Blech?

Herr **Poensgen**: Ja wohl, aber nur für unsere eigene Röhrenfabrik.

Vorsitzender: V. Statistik ist bereits erledigt.

Herr **Poensger**: Ich reiche noch eine Zusammenstellung ein,

Produktion und Export schmiedeiserner Röhren von 1867 bis 1. Juli 1878.

Jahrgang.	Produktion, Zentner.	Export in Zentnern nach der offiziellen Statistik.	Wirklicher Export in Zentnern.	Export in Prozenten der Produktion.
1867	63 020	7 954	1 490	2,37 pCt.
1868	102 200	9 206	2 820	2,76 "
1869	136 830	18 495	3 160	2,31 "
1870	122 750	17 020	2 830	2,30 "
1871	142 400	19 088	3 640	2,56 "
1872	217 300	127 226	4 110	1,90 "
1873	220 600	37 920	5 279	2,40 "
1874	226 100	34 103	7 103	3,14 "
1875	217 200	39 928	20 200	9,30 "
1876	288 578	32 316	45 326	15,70 "
1877	312,500	I. u. II. Sem. 122 142 (I. Sem. 34 783)	65 633	21,00 "
I. Sem. 1878	191 232	I. Sem. 86 336	I. Sem. 39 322	20,60 "

Die offizielle Ziffer der Röhrenausfuhr pro 1872 ist mit **127 226** Zentnern den dem Reichstage in der Session 1873 gemachten Vorlagen entnommen, während die, den Sachverständigen der Eisen-Enquete übergebene statistische Aufstellung diese Ausfuhr nur mit **80,557** beziffert.

Vorsitzender: Ich spreche dem Herrn Sachverständigen unsern verbindlichsten Dank aus.

(Schluß 2 Uhr).

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

![Reichsadler]

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Dritte Vernehmung

am

6. November 1878

(2 Uhr).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender,
= Geh. Oberregierungsrath Huber,
= Königl. bayr. Staatsrath von Schloer,
= Geh. Kommerzienrath Stumm,
= H. H. Meier,
= Geh. Bergrath Dr. Wedding.

Sachverständiger: Herr Geh. Kommerzienrath Ravené in Berlin.

(Fragebogen D.)

Vorsitzender: Herr Geheimrath Ravené wird als Eisenhändler die Güte haben, uns Auskunft zu geben:

Zunächst:

A. Frage 1:

Welche Veränderungen haben die Preise der verschiedenen inländischen Eisensorten und Eisenfabrikate seit 1869 durchzumachen gehabt?

Herr **Ravené:** Ich habe einen Auszug der schlesischen und westfälischen Preise gemacht von 1868 bis 1878. Einen andern Maßstab konnte ich nicht anlegen, es ist möglich, daß die Sachen anderweitig anders liegen.

Preise aus Oberschlesien, Rheinland, Lothringen in den Jahren 1868 bis 1877, wie solche effectiv von mir bezahlt worden sind.

	1868.			1869.			1870.			1871.			1872.		
	Ober-schlesien.	Rheinland und Westfalen.	Lothringen.	Ober-schlesien.	Rheinland und Westfalen.	Lothringen.	Ober-schlesien.	Rheinland und Westfalen.	Lothringen.	Ober-schlesien.	Rheinland und Westfalen.	Lothringen.	Ober-schlesien.	Rheinland und Westfalen.	Lothringen.
Januar . . .	15,25	15,50	—	17,50	17,00	—	17,50	17,40	—	18,00	—	—	21,00	19,50	17,20
Februar . . .	=	=	—	=	=	—	=	=	—	=	—	—	=	=	=
März	=	=	—	=	=	—	=	=	—	=	—	—	=	=	=
April	=	=	—	=	17,40	—	=	=	—	=	18,00	—	=	=	=
Mai	=	=	—	=	=	—	=	=	—	=	=	—	22,50	=	20,60
Juni	=	15,90	—	17,00	=	—	=	=	—	=	=	—	=	=	=
Juli	=	=	—	16,50	=	—	18,00	=	—	=	=	—	23,50	—	=
August . . .	=	=	—	=	=	—	=	=	—	19,50	=	—	=	—	=
September . .	=	=	—	=	=	—	=	=	—	=	=	—	24,00	—	=
Oktober . . .	=	16,80	—	=	=	—	=	=	—	=	19,50	—	=	—	=
November . .	17,50	=	—	=	=	—	=	=	—	=	=	—	=	—	=
Dezember . .	=	=	—	=	=	—	=	=	—	=	=	—	=	—	=

Preise verstehen sich in Mark und Pfennigen pro 100 kg loco Werk.
= bedeutet gleiche Preise. — bedeutet unbekannt.

	1873.			1874.			1875.			1876.			1877.		
	Ober-schlesien.	Rheinland und Westfalen.	Lothringen.	Ober-schlesien.	Rheinland und Westfalen.	Lothringen.	Ober-schlesien.	Rheinland und Westfalen.	Lothringen.	Ober-schlesien.	Rheinland und Westfalen.	Lothringen.	Ober-schlesien.	Rheinland und Westfalen.	Lothringen.
Januar . . .	25,00	—	22,40	22,00	—	28,80	18,50	18,00	17,60	14,00	—	13,20	12,50	—	11,50
Februar . .	31,00	—	=	=	—	=	=	=	=	=	—	=	=	—	=
März	=	—	=	21,00	—	=	=	=	=	=	—	=	12,25	13,00	=
April . . .	31,50	noch höher	=	=	—	=	18,00	=	=	=	—	=	12,00	=	=
Mai	=	—	=	20,00	—	=	=	=	=	=	—	13,20	=	=	=
Juni	30,50	—	=	=	—	—	=	=	=	=	13,80	=	=	=	=
Juli	=	—	=	=	—	—	15,50	—	=	=	=	=	11,00	=	=
August. . .	28,00	—	=	19,00	—	—	=	—	=	12,50	=	12,00	=	=	=
September. .	24,00	—	=	=	—	—	=	—	=	12,25	=	=	=	12,50	=
Oktober . .	22,50	—	=	=	—	—	14,50	—	13,20	=	=	=	=	=	=
November . .	22,00	—	=	=	—	—	=	—	=	12,00	=	=	=	=	=
Dezember . .	=	—	=	18,50	18,00	—	=	—	=	=	=	11,50	=	=	=

Preise verstehen sich in Mark und Pfennigen pro 100 kg loco Werk

	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877
	Trägerpreise aus dem Saar-Gebiet.									
Januar	21,00	21,00	21,00	21,00	21,50	33,00	24,50	21,00	17,25	13,75
Februar	=	=	=	=	=	=	=	19,50	=	=
März	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=
April	=	=	=	=	=	=	22,50	=	=	=
Mai	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=
Juni	=	=	=	=	22,25	=	=	=	16,75	=
Juli	=	=	=	=	=	=	21,00	=	=	13,00
August	=	=	=	=	=	31,50	=	=	=	=
September	=	=	=	=	33,00	28,50	=	=	=	12,75
Oktober	=	=	=	=	=	27,50	=	=	=	=
November	=	=	=	=	=	=	=	=	16,25	=
Dezember	=	=	=	21,50	=	24,50	=	18,00	=	=

Preise verstehen sich in Mark und Pfennigen pro 100 kg loco Werk Burbach.

Frage 2:

Wie stellen sich dagegen die Preise des Auslandes in den nach Deutschland importirenden Häfen, sowie in den deutschen Haupthandelsplätzen im Binnenlande?

Eine gleiche Zusammenstellung habe ich gemacht über die Preise in Staffordshire und Middlesborough von 1868 bis 1877. Ich habe aber nur sehr wenig dorther bezogen, weil in den letzten 10 Jahren der englische Markt von diesen Gegenden gänzlich ausgeschlossen war.

Preise aus Staffordshire und Middlesbro' in den Jahren 1868 bis 1877, wie solche mir offerirt worden sind.

		1868		1869		1870		1871		1872		1873		1874		1875		1876		1877	
		Staffordshire Distrikt.	Middlesbro' Distrikt.	Staffordshire Distrikt.	Middlesbro' Distrikt.	Staffordshire Distrikt.	Middlesbro' Distrikt.	Staffordshire Distrikt.	Middlesbro' Distrikt.	Staffordshire Distrikt.	Middlesbro' Distrikt.	Staffordshire Distrikt.	Middlesbro' Distrikt.	Staffordshire Distrikt.	Middlesbro' Distrikt.	Staffordshire Distrikt.	Middlesbro' Distrikt.	Staffordshire Distrikt.	Middlesbro' Distrikt.	Staffordshire Distrikt.	Middlesbro' Distrikt.
	Lieferung.																				
Januar	Hamburg	—	—	—	—	—	—	—	14,90	24,50	—	28,50	—	—	—	24,50	17,40	—	—	20,50	14,15
	Stettin	—	—	—	—	—	—	—	15,40	24,80	—	28,80	—	—	—	24,80	17,90	—	—	20.80	14,65
Februar	Hamburg	—	—	—	—	—	—	—	—	26,50	—	30,50	—	—	—	—	17,65	—	—	—	—
	Stettin	—	—	—	—	—	—	—	—	26,80	—	30,80	—	—	—	—	18,15	—	—	—	—
März	Hamburg	16,50	13,40	—	—	—	—	—	—	—	21,90	32,50	—	—	—	24,50	—	—	—	—	—
	Stettin	16,80	13,90	—	—	—	—	—	—	—	22,40	32,80	—	—	—	24,80	—	—	—	—	—
April	Hamburg	—	—	—	—	—	—	—	—	27,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Stettin	—	—	—	—	—	—	—	—	27,80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mai	Hamburg	—	—	—	—	—	14,90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20,50	—	—	—
	Stettin	—	—	—	—	—	15,40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20,80	—	—	—
Juni	Hamburg	—	—	—	14,40	—	—	—	15,40	28,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Stettin	—	—	—	14,90	—	—	—	15,90	28,80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Juli	Hamburg	—	—	—	—	—	—	—	—	30,50	—	30,50	—	—	—	22,50	—	—	—	—	—
	Stettin	—	—	—	—	—	—	—	—	30,80	—	30,80	—	—	—	22,80	—	—	—	—	—
August	Hamburg	—	—	—	—	—	—	19,50	—	—	—	—	—	—	18,40	—	—	—	—	—	—
	Stettin	—	—	—	—	—	—	19,80	—	—	—	—	—	—	18,90	—	—	—	—	—	—
September	Hamburg	—	—	—	13,90	—	—	—	—	—	—	—	24,90	26,50	—	—	16,40	—	—	19,50	—
	Stettin	—	—	—	14,40	—	—	—	—	—	—	—	25,40	26,80	—	—	16,90	—	—	19,80	—
Oktober	Hamburg	—	—	18,50	—	—	—	—	—	30,50	—	—	—	24,50	—	—	15,90	—	—	—	—
	Stettin	—	—	18,80	—	—	—	—	—	30.80	—	—	—	24,80	—	—	16,40	—	—	—	—
November	Hamburg	—	13,40	—	14,40	—	—	—	—	26,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Stettin	—	13,90	—	14,90	—	—	—	—	26,80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dezember	Hamburg	—	—	—	14,90	—	—	22,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13,40
	Stettin	—	—	—	15,40	—	—	22,80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13,90

Preise verstehen sich in Mark und Pfennigen pro 100 kg frei Hamburg resp. Stettin exclusive Steuer.

Herr **Meier:** Ist jene Konkurrenz durch die deutsche Eisenindustrie verdrängt worden?

Herr **Ravené:** Jawohl.

Ich habe meinen Absatz bis nach Königsberg und Tilsit, im Süden bis Sachsen, inklusive nach Bayern nur ausnahmsweise, — westlich auch wohl bis Hannover, und östlich also von Berlin etwa bis zur russischen Grenze.

Bei meinen Angaben muß man noch den zu jener Zeit bestehenden Zoll heraufthun.

Von Wales ist außer Schienen seit vielen Jahren Nichts hergekommen.

Herr **Meier:** Haben Sie die verschiedenen Sorten aufgenommen?

Herr **Ravené:** Ich habe nur von dem Stabeisen und Façoneisen gesprochen. Ich habe auch immer nur den Grundpreis des Stabeisens angegeben, weil da die bekannte Skala hinzukommt. Wenn Stabeisen soviel kostet, so kosten pr. 100 kg. Bleche in der Regel 3 *M.* mehr, in England und Lothringen 5 *M.*, in Schlesien 3,50 *M.*, am Rhein Façoneisen 1 *M.*, Bandeisen 2 *M.*, letzteres in Schlesien.

Herr **Stumm:** Haben Sie auch die Verhältnisse für Weißblech mit aufgenommen?

Herr **Ravené:** Nein, weil wir viele Jahre nur den deutschen Markt benutzt haben, mit Ausschluß der letzten 2 Jahre, wo englische Weißbleche herübergekommen sind.

Herr **Stumm:** Es wären aber gerade die Weißblechpreise seit Aufhebung des Zolles interessant, weil die erhebliche Einfuhr von Weißblech erst stattgefunden hat im Revier des Herrn Sachverständigen nach Aufhebung des letzten Zolles.

Herr **Ravené:** Das kann ich ja noch nachholen. Wir haben selbst sehr viel dazu beigetragen, daß das Weißblech von hier bezogen ist.

Vorsitzender: Wir kämen zur 3. Frage:

Sind zwischen den Frachtsätzen für die ausländischen Eisensorten und die inländischen Erzeugnisse beim Transporte Differenzen wahrnehmbar und worin sind diese event. begründet?

Herr **Ravené:**

Vergleichende Frachten
zwischen
England — Oberschlesien — Rheinland.

		pro 100 kg Reichspfennige.	
Von England via Hamburg	**pr. Schiffer**	180	
via Stettin	**do.**	190	
via Hamburg	**pr. Eisenbahn**		238
via Stettin	**do.**		210
Von Oberschlesien	**pr. Schiffer**	160	
(Kattowitz)	**pr. Eisenbahn**		192
Von Rheinland (Oberhausen)	**pr. Eisenbahn**		192

Vorstehende Frachtsätze in Reichspfennigen gelten **für Berlin** pro 100 kg im Herbst 1878.

Auf 1,92 ℳ, also = per Eisenbahn von Rheinland und Oberschlesien. In den letzten Jahren haben wir wegen der höheren Preise von Westfalen sehr wenig von dort beziehen können.

Herr **Stumm:** Sie beziehen doch aber auch aus Lothringen?

Herr **Ravené:** Ja, das ergiebt sich aus der beigefügten Tabelle. Das lothringische Eisen steht dem von Schlesien nicht gleich. Es werden aber Träger von Lothringen bezogen.

Herr **Stumm:** Wie stellen sich da die Frachten gegenüber den englischen?

Herr **Ravené:** Auf beinahe 3 ℳ. Wir haben sie zu Wasser über Rotterdam nach Stettin bezogen auch nicht wesentlich höher.

Wir können keine belgischen Träger beziehen, weil die Qualität zu schlecht ist. Jeder Händler muß hier in Berlin Scheine unterschreiben für die Polizei, daß er für die Sicherheit des Eisens garantirt.

Herr **Stumm:** Ist da ein gewisses Maß von absoluter Festigkeit vorgeschrieben?

Herr **Ravené:** Es bestehen gedruckte Tabellen. Ich beziehe in diesem Artikel nur die beste Waare.

Herr **Stumm:** Haben Sie auch für die Ostseeprovinzen keine belgischen Träger bezogen?

Herr **Ravené:** Nein. Ich habe ein Mal belgische Träger bezogen, aber sie waren so miserabel, daß ich es nicht mehr wagte.

Herr **Stumm:** Sind die belgischen Preise auch in Ihrer Aufstellung enthalten?

Herr **Ravené:** Davon habe ich gar keine Kenntniß. Es ist möglich, daß die Konkurrenz hier zuweilen belgische Träger bezogen hat; Laurahütte macht noch nicht alle Profile. Das Hauptgeschäft macht noch Burbach, dann „Rothe Erde" bei Aachen und zum Theil Lothringen.

Herr **Stumm:** Ich möchte den Herrn Sachverständigen fragen, ob Sie mit dem Absatze der gußeisernen Röhren näher vertraut sind?

Herr **Ravené:** Ein Geschäft mit gegossenen Röhren habe ich nicht gemacht, aber es ist mir das Geschäft bekannt, welches schottische Fabrikanten mit der Stadt Berlin gemacht haben, 30 000 Thlr. billiger als das Inland, und ich habe deren Vertretung gehabt. Gußeiserne Röhren von England, mit denen ich keine Geschäfte mache, würden wohl auch gegen unsern Markt rentiren. Spezielle Preise kann ich augenblicklich nicht angeben.

Frage 4:

> In welcher Weise wird das Absatzgebiet der inländischen Eisenindustrie durch die Zolländerungen von 1873 und 1877 beeinflußt?

Nur soweit, als durch die billigeren Preise sich das Absatzgebiet erweitert hat, wenigstens für mich nach Rußland. Ich glaube aber nicht, daß die Zolländerung wesentlich dazu beigetragen hat; denn als der Zoll herabgesetzt war, konnten wir noch immer mit England konkurriren.

Ich habe aber erst seit 2 Jahren ein bedeutendes Geschäft mit Rußland gemacht, habe auch ein Lager, wenigstens für Träger, in Moskau. Auch die Laurahütte hat Schienenlieferungen nach Rußland gemacht.

Herr **Huber:** Ist Ihnen vielleicht bekannt, ob durch die Zolländerung von 1873 und von 1877 der Absatzkreis des englischen Eisens sich erweitert hat?

Herr **Ravené:** Nach meiner Auffassung hat uns das englische Eisen keine Konkurrenz gemacht. Es bleibt nicht ausgeschlossen, daß einzelne Geschäfte mit den Seestädten zu Stande gekommen sind, aber das betrifft nicht das große Geschäft.

Herr **Huber:** Also die vielfach behauptete Ueberfluthung des einheimischen Marktes mit fremden Erzeugnissen trifft nicht zu?

Herr **Ravené:** In meinem Kreise ganz entschieden nicht.

Herr **Stumm:** Sie nehmen doch aber Weißblech aus?

Herr **Ravené:** Weißblech auch nur in den letzten zwei Jahren. — Ich sprach indessen nur vom Stabeisen, Façoneisen, Trägern, Blechen, auch Stahl, aber nicht von Stahlschienen.

Herr **Stumm:** Wenn Sie auch erklärt haben, daß Sie aus Qualitätsrücksichten belgische Träger nicht beziehen, — haben Sie vielleicht gefunden, daß belgische Träger namentlich an der Ostsee Ihren Burbacher Trägern Konkurrenz gemacht haben?

Herr **Ravené:** Nein, so gut wie gar nicht.

Herr **Stumm:** Und Sie haben auch nicht die Beobachtung gemacht, daß die belgischen Angebote bestimmend auf Ihre Preise gewesen sind?

Herr **Ravené:** Ganz und gar nicht. Es wird jetzt doch sehr viel Rücksicht auf die Qualität genommen, und die Burbacher Träger haben sehr geschickte Profile, sie sind sehr tragfähig.

Herr **Stumm:** Wenn aber heute die Burbacher Träger um 10 ℳ pro Tonne in die Höhe gingen, würde sich dann nicht die belgische Konkurrenz trotz der geringeren Qualität fühlbar machen?

Herr **Ravené:** Nein, wohl aber die der Luxemburger Werke.

Herr **Stumm:** Darauf kommt's hierbei wohl nicht an, weil das ja auch zollinländische Werke sind.

Die Industriellen behaupten aber, daß ihnen durch Belgien namentlich an den Seeküsten sehr scharfe Konkurrenz gemacht würde.

Herr **Ravené:** Ich will das nicht bestreiten, aber zu meiner Kenntniß ist es nicht gekommen. Ich weiß, daß die Belgier große Quantitäten Schienen nach Rußland geliefert haben, aber die Leute hier wollen die davon in großer Menge ausgeschossenen nicht einmal als altes Eisen haben.

Herr **Huber:** Ist Ihnen vielleicht Etwas bekannt über die Konkurrenz der englischen schmiedeisernen Röhren?

Herr **Ravené:** Die deutschen Werke haben sich hier zusammengethan, haben genau berechnet, wie die englischen Röhren hereinkommen, und haben ihre eigenen Preise so abgemessen, daß man sie nicht hereinbringen kann. Nach dem Standard-Preise würde man Kesselröhren heute auch schwerlich oder gar nicht einführen können.

Ich würde übrigens von meiner Stellung aus für die Kesselröhren den deutschen Markt bevorzugen, aber die Herren machen mir nicht die geringste Konzession für den Handel, sie verkaufen einzeln an die Schlosser und ich soll nun denselben Preis bezahlen. Solange ich von England auch nur mit einem Schatten von Nutzen beziehen kann, thu' ich das in diesem Falle. Das gilt für schmiedeiserne, Gas- und Kesselröhren. Es ist ein großes Geschäft, ich verkaufe wohl eine Million Meter davon.

Herr **Stumm:** Welchen Prozentsatz würden davon die englischen schmiedeeisernen Röhren bilden?

Herr **Ravené:** Kesselröhren sind fast ausschließlich englisch, wenigstens ³/₄. Das liegt daran, weil wir so große Ordres auf einmal geben können und per Cassa zahlen.

Herr **Stumm:** Sie meinen also, daß große englische Häuser für bestimmte Häuser besondere faveurs gewähren, was die Deutschen nicht thun.

Herr **Ravené:** Das geschieht allerdings.

Herr **Stumm:** Damit wäre zugegeben, daß die offiziellen englischen Preise für große Geschäfte absolut nicht maßgebend sind.

Herr **Ravené:** Allerdings.

Herr **Stumm:** Ich möchte noch etwas nachholen. Ich meinte vorhin, der Einfluß der Zollaufhebung auf schmiedeiserne Röhren seit dem 1. Januar 1877 war insofern anders als bei anderen Eisenmaterialien, als der Zoll dort

mit 25 Sgr. beibehalten wurde, während die anderen Eisenzölle nur 10 Sgr. betrugen, so daß der Sprung am ersten Januar 1877 viel lebhafter war für schmiedeeiserne Röhren ebenso wie für Weißblech, wofür denn auch der Herr Sachverständige seit 2 Jahren eine wesentliche Aenderung im englischen Import konstatirt hat.

Herr **Huber**: Hat etwa die Herabsetzung des Zollsatzes von 7,50 ℳ, der bis 1868 bestand, auf 3,50 ℳ nach Ihren Erfahrungen eine Erweiterung des Absatzes für das englische Fabrikat hervorgebracht?

Herr **Ravené**: Nein, das kann ich nicht sagen. Sie müssen berücksichtigen, daß die 5 oder 6 Herren Weißblechfabrikanten, — Dillingen ist ja ausgetreten — eine Koalition abgeschlossen haben und daß Herr Stein in Köln immer seine Preise danach eingerichtet hat, daß englische Waare nicht bezogen werden konnte. Es ist möglich, daß die deutschen Werke durch Herabsetzung des Zolles in ihrem Verdienst gedrückt sind, bei 7,50 ℳ haben sie 4 ℳ mehr verdienen können, aber sie haben bei 3 ℳ Zoll noch nicht die Macht verloren, mit England zu konkurriren.

Herr **Stumm**: Es ist dem Herrn Sachverständigen wohl bekannt, daß jene Koalition der Weißblechwerke nicht mehr existirt? Zwei Werke stehen ja seit der Zollermäßigung gänzlich still, de Wendel ist durch die Koalition dazu gekommen, Dillingen ist aus der Konvention ausgetreten. Die beiden Gruppen treiben sehr lebhafte Konkurrenz gegen einander.

Herr **Huber**: Nach Ihren Erfahrungen ist also die Produktion von Weißblech im Laufe der letzten 10 Jahre zurückgegangen?

Herr **Ravené**: Darüber kann ich keine Auskunft geben.

Herr **Stumm**: Welchen Prozentsatz nimmt das englische Weißblech in Ihrem gesammten Verkauf ungefähr ein?

Herr **Ravené**: Ich kann nur das konstatiren, was gerade in meinem Hause vorfällt, und ob das gerade den Ausschlag für die ganze Sache giebt, weiß ich nicht. Ich persönlich bin sehr erfreut, wenn ich nicht nöthig habe, an das Ausland zu gehen, ich selbst suche den deutschen Markt zu stärken und bin nicht erfreut, wenn ich von auswärts beziehen muß. Ich glaube, daß ich da eine Ausnahme mache von anderen Handeltreibenden.

Herr **Stumm**: Ich möchte das auch konstatiren, es ist dankend anerkannt worden, daß Sie die heimische Industrie schützen und deshalb weniger fremdes Eisen einführen, als es sonst der Fall wäre.

Herr **Meier**: Würden Sie nicht in Zahlen angeben können, wieviel Weißblech Sie selbst verschicken?

Herr **Ravené**: Jetzt kann ich es nicht angeben, aber ich werde die Notiz gern der Kommission oder, wenn es gewünscht wird, Herrn Stumm privatim einsenden.

Vorsitzender: Das Erstere entspricht nicht den Vorschriften, vielleicht können Sie indessen die Angaben auch jetzt ungefähr machen?

Herr **Ravené**: In Weißblech beherrsche ich den Markt; so lange als die Koalition bestand, habe ich vielleicht 7/8 desjenigen Geschäfts gemacht, was überhaupt in den früher bezeichneten Kreisen gemacht ist. Süddeutschland ist da ausgeschlossen. Ich habe auch besondere Preise für diesen Kreis bekommen, der aber nicht identisch ist mit dem des bayrischen Handels, und es wurde mir auch verboten zu dem Preise nach Bayern abzugeben; dort haben vielleicht seit 10 Jahren höhere Preise bestanden, als hier.

Herr **Huber**: Innerhalb Ihres Absatzkreises haben Sie also nicht die Wahrnehmung gemacht, daß durch die Zollermäßigung für Weißblech das Absatzgebiet des fremden Fabrikats erweitert worden wäre?

Herr **Ravené**: Nur seit den letzten 2 Jahren, also seit der Aufhebung der Zölle. Bei dem Zoll von 2,50 ℳ habe ich es noch nicht gemerkt, da hat der deutsche Markt, wie ich schon vorhin sagte, die Konkurrenz mit England, welches die eigentliche Hauptkonkurrenz ist, aufgenommen, aber mit Aufhebung der Zölle hat sich der Absatz von England wieder nach unseren Provinzen erweitert.

Frage 5:

> Wie würde es beeinflußt worden sein, wenn keine Bevorzugung inländischer Fabrikate stattgefunden hätte?

Ich weiß nicht, inwieweit die inländische Fabrikation bevorzugt worden wäre; mir ist kein Fall bekannt, sondern sie hat sich eigentlich selbst bevorzugt und konkurrenzfähiger gemacht durch die herabgesetzten niedrigen Preise.

Vorsitzender: Es wird behauptet, daß man bei Staatslieferungen trotz höherer Preise der inländischen Industrie vor der ausländischen den Vorzug eingeräumt habe.

Herr **Ravené**: Ich habe keine Wissenschaft darüber. Der eine Artikel, Gußstahl, der auch hierher gehört, namentlich soweit er für Schneidewerkzeuge Verwendung findet, wird in der Hauptsache noch von England gedeckt. Mir liegt aber diese Frage nicht nahe.

Frage 6:

> Hat sich seit Erlaß des Gesetzes vom 7. Juli 1873 eine Verschiebung in dem Verbrauche der verschiedenen Qualitäten des Eisens ergeben?

Nein, das habe ich nicht gefunden, höchstens insofern, als durch die verschiedene Preisstellung einmal das schlesische Eisen, das andere Mal das westfälische bevorzugt wurde, das war aber nur eine Preisfrage und lag nicht in der Qualität.

Frage 7:

> Werden Erzeugnisse der Eisenindustrie aus dem Auslande bezogen, weil dieselben im Inlande überhaupt nicht oder nicht in genügender Qualität hergestellt werden?

So viel ich weiß, ist das der Gußstahl und zwar hauptsächlich nur der für die Schneidewerkzeuge; zu anderen Sachen, zu Bandagen, Schienen und ähnlichen Gegenständen, wird ja der deutsche Stahl sehr viel und überall angewendet, auch zu Federn (Federstahl), ja es wird sogar Rohstahl von Westfalen nach England exportirt. Es ist aber eigenthümlich, daß der Stahl zu Meißeln, zu Hobeln, Sägen u. s. w. kurz zu Allem, was zu den Schneidewerkzeugen gebraucht wird, noch mit Vorliebe von England bezogen wird, und ich muß sagen, daß ich selbst an Krupp zuweilen Gußstahl verkaufe, obwohl dieser ihn doch selbst macht, ebenso ist's mit Bochum; auch nach Bayern sende ich Gußstahl; ich habe sogar ein Lager in Mannheim. Dieser Artikel also wird zu den vorher bezeichneten Zwecken noch von England bezogen, weil die inländische Fabrikation nicht auf der gleichen Stufe steht.

Herr **Stumm**: Welche Quantitäten führen Sie von diesem Stahl ein?

Herr **Ravené**: Im Umsatz kann ich es als vielleicht zu 150 000 Pfd. Sterling nach Deutschland angeben, wo ich allerdings hierin ein größeres Feld beherrsche, weil ich auch nach dem Westen Deutschlands liefere.

Herr **Meier**: Wie hoch ist der Preis?

Herr **Ravené**: Der Centner (50 kg) mag vielleicht 50—70 ℳ kosten, je nachdem die Qualität etwas höher oder niedriger.

Herr **Meier**: Ihr Umsatz beträgt also ungefähr 2000 Tons.

Herr **Ravené**: Ja, das ist allerdings nicht sehr bedeutend. Wenn der Käufer zu einem Werkzeuge, welches etwa 1/2 Pfd. wiegt, Stahl braucht, so ist es ihm gleich, ob solches einen halben Groschen mehr kostet, wenn ihm die Qualität dafür gesichert ist.

Herr **Huber**: Sie glauben, daß die englische Konkurrenz bei diesem Artikel Folge der besseren Qualität des englischen Fabrikats ist?

Herr **Ravené**: Ja, wie ich schon sagte, hauptsächlich für Schneidewerkzeuge, während zu Hämmern, zu Ambossen, zu Wagenfedern, zu Bandagen u. s. w. deutscher Stahl genommen wird.

Herr **Stumm**: Haben Sie Gründe, um diese Verschiedenheit zu erklären?

Herr **Ravené**: Die Forderung höherer Vorzüglichkeit für die genannten Fabrikate.

Herr **Stumm**: Liegt das im Rohmaterial oder in der besseren Verarbeitung?

Herr **Ravené**: Ich glaube es liegt in beidem. Das englische Werk, von dem ich den Gußstahl nehme, bezieht viel Material aus Schweden und es sind überhaupt noch ein oder zwei Fabriken, welche zusammen die Produktion in Schweden auf Jahre hinaus sich gesichert haben, so daß sie allein dieses Material bekommen.

Herr **Stumm**: Beziehen Sie nicht steirischen Stahl?

Herr **Ravené**: Nein, jetzt ist der Handel damit ganz unbedeutend.

Herr **Stumm**: Der englische Gußstahl würde also eine Qualität sein, die zwar in England dargestellt ist, aber aus schwedischem Material?

Herr **Ravené**: Meines Wissens ja. — Das wäre das Einzige, was ich aus meiner Branche herausfinden könnte, alles Andere können wir in Deutschland thatsächlich entbehren.

Vorsitzender: Aber die Werke in Deutschland wären doch auch in der Lage sich solches Material zu schaffen?

Herr **Ravené**: Gewiß. Es ist eigentlich Geschäftsgeheimniß, daß ich auch westfälischen Rohstahl nach England schicke, aber ich glaube, dieser wird zu anderen Zwecken verwendet, als der aus schwedischem Eisen. Auch Spiegeleisen ist früher nach England gegangen, das hat jetzt durch den Bezug von spanischen Erzen aufgehört.

Frage 8.

Welche Einflüsse üben auswärtige Exportprämien aus?

Dies ist eine Frage, die wohl eigentlich nur für Elsaß-Lothringen von Bedeutung ist. Ich habe von diesen französischen Exportprämien nichts zu leiden und habe davon nur in soweit Wissenschaft, als ich davon habe sprechen hören, gelesen u. s. w.; ich habe von Frankreich keine Eisenbezüge, kann daher über diese Frage auch nicht Auskunft geben.

Frage 9.

In welcher Qualität und Quantität, sowie nach welchen Absatzgebieten werden Erzeugnisse der deutschen Eisenindustrie nach dem Auslande ausgeführt?

In den letzten Jahren hat sich das Geschäft nach Rußland erweitert und zwar ziemlich bedeutend und angenehm.

Herr **Huber**: In welchen Artikeln?

Herr **Ravené**: In Stahleisen, in Bandeisen und was mich betrifft, namentlich in Bauträgern, T-Eisen und Doppel-T-Eisen. Dann gehen auch durch meine Vermittelung von Westfalen Bleche dorthin, welche ein ziemliches Geschäft geben, ich schätze es in diesem Jahre auf vielleicht 60—70 000 Ctr.

Herr **Stumm**: Ist der Absatz nach Rußland nicht bereits im Rückgange begriffen?

Herr **Ravené**: Für mich nicht. Ich habe das Geschäft früher nicht angestrebt, aber jetzt bei den schlechten Zeiten sucht man jedes gern auf.

Herr **Stumm**: Fürchten Sie nicht, daß die kolossale Entwickelung der Eisenindustrie in Rußland durch Prämien u. s. w. diesen Absatz in der nächsten Zeit sehr erheblich beschränken wird?

Herr **Ravené**: Das kann schon sein, aber für Façoneisen gewiß doch erst später, weil dazu sehr viel Anschaffungen von Walzen u. s. w., also große Auslagen gehören; für Schienen ist der Fall eher möglich.

Herr **Stumm**: Hat die Einführung der russischen Goldzölle nicht nachtheilig auf den Export nach Rußland eingewirkt?

Herr **Ravené**: Nein, trotz des schlechten Courses und des Zolles hat sich das Geschäft entwickelt. Das ist allerdings wunderbar genug.

Herr **Huber**: Sie konkurriren auf dem russischen Markt mit deutschen Fabrikaten?

Herr **Ravené**: Nein, da konkurrire ich mit England.

Herr **Huber**: Wie steht es mit der belgischen Konkurrenz?

Herr **Ravené**: Belgien hat auch dort keinen großen Werth; es mag eingeführt sein, ohne daß ich es weiß, aber ich habe keine Konkurrenz von Belgien in Rußland gefühlt. Dagegen empfinde ich auf jedem Platz in Rußland, wo ich arbeite, englische Konkurrenz.

Herr **Huber**: Wie viel Fabrikate setzen Sie im Durchschnitt nach Rußland ab?

Herr **Ravené**: Ich schätze es in diesem Jahre doch auf 70—80 000 Ctr.

Herr **Stumm**: Sie wissen nicht, ob die Werke, deren Fabrikate Sie in dieser Weise nach Rußland verkaufen, noch etwas dabei verdienen?

Herr **Ravené**: Wahrscheinlich. Die billigsten Preise hat Lothringen gemacht. Burbach behauptet nicht arbeiten zu wollen, wenn es seine Preise nicht bekomme.

Herr **Stumm**: Machen Sie erhebliche Geschäfte mit dem lothringer Eisenwerke, welches bei Ars liegt?

Herr **Ravené**: Nein, aber ich arbeite mit de Wendel, besonders früher, sehr bedeutend, dessen Artikel wir sonst auch nach England exportirt haben, aber in diesem Jahre nicht.

Vorsitzender: Sie exportiren also nach Rußland und auch nach anderen Ländern?

Herr **Ravené**: Regelmäßig nach England; früher, wie gesagt, Spiegeleisen und zuweilen auch Bauträger.

Vorsitzender: Nach Spanien und Portugal nichts?

Herr **Ravené**: Nein, da habe ich kein Geschäft zu Stande bekommen. In der Schweiz habe ich einmal ein Lager gehabt, das habe ich aber zurückgezogen. Aber es ist wunderbar, daß wir in Dänemark keinen Absatz gewinnen, dort würden wir ganz gut konkurriren, aber wir Deutsche sind dort unbeliebt und man will mit uns nichts zu thun haben. Nach Oesterreich haben wir auch keinen Absatz; dort wird aus Ungarn etwas feines Roheisen bezogen, aber das Geschäft ist nicht bedeutend.

Herr **Huber**: Wie groß sind im Durchschnitt etwa die Quantitäten, die Sie von deutschen Fabrikaten nach dem Ausland verschickt haben?

Herr **Ravené**: Das ist zeitweise sehr bedeutend gewesen; in Spiegeleisen habe ich ein großes Geschäft gemacht, ehe die spanischen Erzexporte kamen, das war bis 1873, dann hat das Geschäft mit dem Spiegeleisen aufgehört. In Rohstahlschienen sind noch immer angenehme Ordres nach England von etwa 400—500 Tons.

Herr **Stumm**: Der Export von Spiegeleisen hat also nach Aufhebung der Zölle abgenommen resp. ganz aufgehört?

Herr **Ravené**: Nein, das hat mit dem Zoll nichts zu thun, nur die spanischen Gruben sind die Ursache gewesen; ich habe noch zuletzt sehr viel daran verloren.

Ich will noch nachholen, daß wir den Export gegenwärtig auch noch nach Holland haben, welches deutsches Eisen in gewissen Grenzen nimmt.

Frage 10:

Würde durch Erniedrigung der inländischen Frachtsätze der Absatz ins Ausland wesentlich gehoben werden können?

Ein niedriger Frachtsatz ist ja immer befördernd, das ist nicht zu leugnen, aber die Antwort könnte sich nur auf das Verhältniß der westfälischen zu den schlesischen Werken beziehen, d. h. daß das eine Mal mehr von westfälischem, das andere Mal mehr schlesisches Eisen nach Berlin bezogen wird. Von 1870—1873 ist verhältnißmäßig hier sehr wenig schlesisches Eisen verwendet worden. In anderen Fällen könnte es sein, daß für den Export Frachtermäßigungen günstig wären, aber für die heutige Lage wüßte ich wirklich keinen wesentlichen Vortheil daraus zu finden.

Es geht viel Eisen per Eisenbahn nach dem Innern von Rußland, doch auch diese Fracht trägt das Geschäft noch. Die schlesischen Werke liegen aber nicht weit von der Grenze. Ich glaube daher nicht, daß ich von meinem Standpunkt aus einen hierher bezüglichen Wunsch aussprechen könnte.

Frage 11:

In welchem Maße würde durch Aufhebung der Zollsätze anderer Länder der Absatz ins Ausland voraussichtlich zunehmen?

Hier ist es wieder die große russische Grenzmauer, worüber wir Industrielle in allen Branchen klagen, gewiß würde es ein großes Glück sein, wenn das aufhörte.

Frage 12:

Welche Zollsätze würden erforderlich sein, um das Eisen und die Eisenfabrikate des Auslandes ganz vom deutschen Markte zu verdrängen?

Der fremde Markt ist jetzt bereits ausgeschlossen. Es kommt höchstens vor, daß man einige hundert Centner von einer Façon, zu der in Deutschland keine Walzen vorhanden sind, von England bezieht. Man fragt aber stets erst hier an. Der Fabrikant lehnt es der Regel nach bei kleinen Quantitäten ab, um nicht erst besondere Walzen machen zu müssen. Auf diese Weise kommen kleine Quantitäten vom Auslande herein. Es giebt auch französisches Eisen, welches ich zuweilen beziehe, z. B. zu den Gartenstühlen, das wie Weinreben aussieht; das wird nur an einer Stelle gewalzt, die Menge ist aber nur sehr unbedeutend. Ich meine also, der fremde Markt ist bereits ausgeschlossen, wie unsere heutigen Verhältnisse liegen. Wenn ich dem Fabrikanten gegenüber solches ausgesprochen habe, so habe ich die Antwort erhalten: das mag sein, aber wir können bei unseren Preisen nicht bestehen und wir hungern schon jetzt. Gehen wir 2 ℳ pro 100 kg hinauf, dann kann England herein; Belgien kann es ohnedies, wenn es will, also müssen wir einen Zoll haben, damit wir lebensfähig werden; denn jetzt leben wir nicht. Von diesem Standpunkt aus würde natürlich ein kleiner Zoll wünschenswerth sein. Wie hoch derselbe aber zu bemessen ist, kann man nicht sagen, denn es ist immer denkbar, daß in England die Verhältnisse noch schlechter werden und der Preis noch herunter geht und wir steigen, dann könnte es immer wieder für kurze Zeit möglich sein, daß trotz des Zolles doch das englische Eisen bezogen werden könnte.

Also ich wiederhole: Obwohl der Händler ja eigentlich für Freihandel sein sollte, — das versteht sich von selbst, — so muß man sich in Berücksichtigung der verschiedenen Fragen, die hier in Betracht kommen, doch wohl für einen nicht zu hohen Zoll aussprechen.

Herr **Huber**: Würden Sie die Ansicht haben, daß ein Zoll schon mit dem Roheisen beginnen soll?

Herr **Ravené**: Ich habe mir das überlegt und würde vorschlagen: einen Zoll auf Eisen= und Stahlplatten 1 ℳ, Roheisen 0,5 oder 0,6, gebrochene Eisenbahnschienen wie Roheisen, gegossene Röhren 1 ℳ, gezogene Röhren 2 ℳ, Weißbleche 3 ℳ pro 100 kg.

Vorsitzender: Würden Sie zur Kräftigung der Produzenten oder Hütten einen Zollsatz für erforderlich halten?

Herr **Ravené**: Ja, ich würde einen mäßigen Zoll vorschlagen, um im Allgemeinen einen Impuls zu geben.

Herr **Meier**: Und Sie glauben, die Preise würden für Deutschland durch den Zoll erhöht werden?

Herr **Ravené**: Das glaube ich; meine Empfindung ist dafür, weil dann die Werke Muth bekommen, heraufzugehen. Man kann es freilich nicht mit Bestimmtheit sagen. Ein kleiner Zoll würde den Industrie=Markt nicht drücken, denn wesentlich können die deutschen Werke jetzt nicht heraufgehen, dann unterliegen sie sogleich wieder der Konkurrenz des Auslandes.

Herr **Stumm**: Ich meine, um ein Mißverständniß nicht aufkommen zu lassen, der Herr Sachverständige hat gesagt, daß bei der Wiedereinführung des Zolls die Preise nicht um den ganzen Betrag des Zolls steigen würden, aber doch einigermaßen.

Herr **Ravené**: Ich habe mich über das Maß der Steigerung nicht ausgesprochen, weil ich es nicht kann.

Vorsitzender: Auffällig bleibt mir, daß Sie behaupten, es käme kein englisches Eisen herein.

Herr **Ravené**: Ja, mit den Ausnahmen, die ich angeführt habe; es kann natürlich hier und da ein Posten verkauft werden.

Herr **Stumm**: Es ist speziell von Stabeisen die Rede, aber nicht von Gießerei=Roheisen, Weißblech, Röhren, Schienen u. s. w. Der Herr Sachverständige hat gesagt, daß in seinem Rayon zur Zeit kein Stabeisen importirt werde, dies aber geschehen würde, sobald eine erhebliche Preissteigerung für inländische Fabrikate einträte.

Herr **Ravené**: Ja wohl, ich glaube das auch auf Grund meiner Erfahrungen sagen zu können.

Frage 13:

Würden andere Industriezweige durch einen Ausschluß der ausländischen Kokurrenz benachtheiligt werden?

Nein, das würde nicht der Fall sein.

Frage 14:

Welche Zollsätze halten Sie ohne wesentliche Schädigung der Interessen des deutschen Handels und der Industie für zulässig?

Ich bin, wie bereits angegeben, etwa auf folgende Sätze gekommen. Eisen in Platten 1 ℳ — das kommt ziemlich nahe dem Satz, der für den autonomen Zolltarif vorgeschlagen ist —, Roheisen 0,50 bis 0,60 ℳ pro 100 kg, das sind 25—30 ₰ pro Ctr.

Herr **Huber**: 25 ₰ ist der Satz, der von 1870 bis 1873 bestanden hat. 50 ₰ pro Ctr. halten Sie für zu viel?

Herr **Ravené**: Ja, gegenwärtig sind die Preise schon zu gedrückt. Wenn die Preise etwas höher wären, dann könnte man auch einen höheren Zoll nehmen, aber heute geht es nicht.

Herr **Stumm**: Der Zoll von einer Mark, den Sie für Eisen und Platten vorschlagen, bezieht sich auf den Centner?

Herr **Ravené**: Nein, immer auf 100 kg.

Herr **Stumm**: Dann paßt es aber nicht mit dem autonomen Zolltarif, da ist eine Mark für den Centner angenommen.

Herr **Ravené**: Angaben über einzelne Zollsätze beruhen immer auf individueller Anschauung. 10 Silbergroschen sind bei 2 Thlrn. 16$^2/_3$ pCt., bei 4 Thlrn. würde das Verhältniß ein besseres sein.

Herr **Stumm**: Ich möchte den Herrn Sachverständigen darauf aufmerksam machen, daß 25 ₰ für den Centner Roheisen heute etwa 10 pCt. des Werths ausmacht.

Herr **Ravené**: Wenn wir auf 6 ℳ eine Mark nehmen, so wären das ca. 16$^2/_3$ pCt., also mehr als 10 pCt.

Herr **Stumm**: Sie wollen, wenn ich recht verstehe, für Eisen und Platten in allen Dimensionen einen gemeinschaftlichen Zollsatz nehmen und wenn Sie da den Durch=

schnittspreis berechnen, so würde ein Zollsatz von 10 *M.* nicht viel mehr als 5 pCt. vom Werth, also erheblich weniger, als beim Roheisen betragen.

Vorsitzender: Ich würde nunmehr den Herrn Sachverständigen bitten, uns weiter seine Vorschläge in Bezug auf die Zollsätze mitzutheilen.

Herr **Ravené:** Weiter notirt hatte ich: 25 ₰ für Roheisen, 50 ₰ für Eisen, Stahl und Platten; gebrochene Eisenbahnschienen dachte ich mit Roheisen gleich zu stellen, gezogene Röhren 1 *M.*, Weißblech 1,50 *M.* per 50 kg. Ich habe das alles mit verschiedenen Herren besprochen und ihnen meine Ansichten dargelegt; ich konnte aber der Ansicht nicht zustimmen, daß zuerst für Eisenplatten und Stahl ein höherer Schutzzoll nöthig sein soll. Ich weiß natürlich nicht, was die Fabrikanten verdienen und wie hoch der Zoll sein kann, weil ich nicht weiß, wie es hinter den Koulissen zugeht.

Ich will noch hinzufügen, daß ich es zwar nicht gefährlich finden würde, wenn Stabeisen und Platten überhaupt noch höher besteuert würden, aber Röhren höher zu besteuern, halte ich nicht für geeignet.

Frage 15:

> Wie stellen sich die Einkaufs- und Verkaufsbedingungen beim Eisenhandel im Inlande und Auslande, insbesondere in Bezug auf den Kredit?

Die Verkaufsbedingungen sind nominell alle gleich, hier und im Auslande, man kauft auf drei Monate Ziel und zieht 1 bis 2 pCt. für Baarzahlung ab. Die großen Kaufleute und Fabrikanten halten es auch ganz strenge mit der Zahlung, aber mit den kleinern Abnehmern ist es ein böses Ding, die sind nicht pünktlich und man hat seine Noth. Ob einer meiner Konkurrenten andere Zahlungsbedingungen hat, weiß ich nicht, vielleicht wird auch zuweilen ein Ziel von vier resp. zwei auch, sechs Monat gegeben, die allgemeine Usance ist aber drei Monat.

Frage 16:

> Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Anstellungen zu machen, und event. welche?

Darin bin ich nicht sehr kompetent, nur auf Tafel 12 fehlt eine Angabe in einer interessanten Zusammenstellung, nämlich das Jahr 1873 auf Tafel XII. Fol. 42.

Herr **Huber:** Die Notizen für das Jahr 1873 werden, wenn Sie Werth darauf legen solle, nachgeliefert werden können.

Herr **Stumm:** Ich halte das für sehr wünschenswerth, denn ich glaube doch, daß das eine wesentliche Auslassung ist, weil es sich dabei gerade um die höchsten Preise handelt. Die Tabelle wird dadurch in ihrem Werthe sehr beeinträchtigt.

Vorsitzender: Zu Frage 16:

> Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Herr **Ravené:** Nein, ich habe auf die vorher abgegebenen Zusammenstellungen zu verweisen.

Vorsitzender: Ich spreche den Herrn Sachverständigen den Dank der Kommission aus und schließe die Sitzung.

Schluß 4 Uhr.

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Vierte Vernehmung

am

8. November 1878

(Vormittags 10 Uhr).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender,
= Geh. Oberregierungsrath Huber,
= Königl. bayr. Staatsrath von Schloer,
= Geh. Kommerzienrath Stumm,
= H. H. Meier,
= Geh. Bergrath Dr. Wedding.

Sachverständiger: Herr de Wendel aus Hayingen in Lothringen.

(Fragebogen A.)

Vorsitzender: Ich bitte Herrn de Wendel, uns zunächst mitzutheilen, auf welche Gegenstände sich der Betrieb seiner Werke ausdehnt.

Herr **de Wendel:** Wir machen Roheisen, Handelseisen, Schienen, Langschwellen, Träger, Bleche und Weißblech; wir haben auch eine Gießerei, jedoch nicht von Bedeutung. Wir hatten auch eine Drahtzieherei und ein Drahtstiftenwerk, aber wir haben diese momentan aufgegeben, weil wir die Konkurrenz der westfälischen Werke, welche viel besseres Material als wir benutzen, in der Fabrikation von Draht und Stiften nicht ertragen können.

Vorsitzender: Betreiben Sie die Gießerei nur für Ihre eigenen Zwecke oder auch zum Verkauf?

Herr **de Wendel:** Wir verkaufen im Ganzen etwa 4000 Tonnen jährlich. Unsere Gießerei dagegen ist hauptsächlich nur für unsere Zwecke.

Vorsitzender: Wir können in die Beantwortung der Fragen eintreten.

I. Wirthschaftliche Lage der Deutschen Eisenindustrie an und für sich und mit Rücksicht auf die Produktionsverhältnisse des Auslandes.

a) Selbstkosten.

1. Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Herr **de Wendel:** Für Erze zahlen wir 2,80 ℳ pro Tonne, für Koks sehr verschiedene Preise, weil wir einen Theil derselben aus Belgien beziehen. Wir haben eine Koksbrennerei bei Saarbrücken und bei Lüttich, beziehen indessen auch Koks aus Westfalen. Natürlich haben diese drei Produktionsorte sehr verschiedene Preise. Saarbrücken ist sehr billig, aber die Bergwerksdirektion kann uns nur ein bestimmtes Quantum von Kohlen liefern, so daß wir nur etwa den dritten Theil dessen, was wir brauchen, aus Saarbrücken beziehen. Wir entnehmen den größeren Theil anderswoher, derselbe kommt uns aber theurer. Auch entspricht die Qualität der Saarbrücker Kohlen nicht allen Anforderungen, welche wir zu stellen haben.

Herr **Stumm:** Sie wollen damit nicht sagen, daß die westfälischen Koks am Ursprungsorte theurer sind, sondern nur, daß sie auf Ihrem Werk wegen der Fracht theurer zu stehen kommen?

Herr **de Wendel:** Ja, weil die Fracht verschieden ist. Wir bezahlen von Saarbrücken 4 ℳ Fracht, von Westfalen 10 ℳ; die Koks kosten uns in Saarbrücken 12 ℳ, dazu 4 ℳ Transport, macht zusammen 16 ℳ; westfälische Koks kaufen wir mit 8—8,50 ℳ, Transport 10 ℳ, macht zusammen 18—18,50 ℳ. Belgische Koks kosten uns noch mehr und häufig müssen wir in Belgien (Lüttich) einen großen Theil unserer eigenen Koks verkaufen, weil der Transport zu theuer ist, um sie auf unseren Werken mit Vortheil verarbeiten zu können.

Herr **Stumm:** Wird nicht die Differenz der Preise der Saarbrücker und der westfälischen Koks durch einen geringeren Abgang und relativ geringeren Verbrauch bei letzteren ausgeglichen?

Herr **de Wendel:** Die westfälischen Koks haben an Aschengehalt 4 bis 6 pCt. weniger als die Saarbrücker Koks, auch sind die westfälischen Koks viel härter als die Saarbrücker Koks.

Herr **Stumm:** Ich möchte also konstatiren, daß diese Differenz den Preisen entspricht, die der Herr Sachverständige angegeben hat.

Vorsitzender: In Bezug auf die Koks haben Sie uns Zahlen angegeben, in Bezug auf die Erze noch nicht.

Herr **de Wendel:** Wir vermischen zwei Sorten von Erzen, die eine ist reichhaltig, sie hat 36 pCt. Eisen, die andere Sorte hat nur 18 pCt., wird aber wegen ihres hohen Kalkgehaltes gleichzeitig als Zuschlag verwendet, so daß kein besonderer Kalkzuschlag nöthig ist. Im Durchschnitt erzielt der Ofen 33 pCt.

Vorsitzender: Sie gewinnen die Erze selbst?

Herr **de Wendel:** Ja.

Vorsitzender: Wie ist es mit den Selbstkosten der übrigen Materialien, namentlich der Steinkohlen?

Herr **de Wendel:** Kohlen beziehen wir aus Rosselle in Lothringen, wir bezahlen dafür 9,50 *M.*, Fracht kommt uns 3,50 *M.*, macht total 13 *M.*

Herr **Stumm:** Ich möchte, um die Sache klar zu legen, fragen, ob die Preise der Saarkoks, welche der Herr Sachverständige angegeben hat, die Kosten der Selbstfabrikation darstellen oder die Verkaufspreise bilden?

Herr **de Wendel.:** Die Saarbrücker Preise sind Selbstkosten, die Kosten der westfälischen sind Verkaufspreise.

Vorsitzender: Sie haben die Koksanstalt in Saarbrücken nicht weiter ausgedehnt?

Herr **de Wendel:** Nein, weil wir nicht genug Kohlen aus den Bergwerken beziehen können und weil die Qualität die Verwendung für alle unsere Zwecke nicht empfiehlt.

Vorsitzender: Wie ist es mit den Selbstkosten Ihrer Eisenfabrikate, z. B. des Roheisens?

Herr **de Wendel:** Wir brauchen drei Tonnen Erz zu 2,80 *M.* zu einer Tonne Roheisen, 1050 kg Koks zu einem Durchschnittspreise von 17,85 *M.* (für die drei Sorten von Koks, die wir brauchen), Löhne 4 *M.*, Unterhaltungskosten, Generalunkosten und Reparaturen 4 *M.*, das macht zusammen 34,25 *M.* pro 1000 kg Roheisen.

Herr **Stumm:** Ist das weißes Roheisen?

Herr **de Wendel:** Ja. Um graues Roheisen zu machen, sind die Selbstkosten 8 *M.* höher, weil wir nicht dieselben Erze brauchen können, sondern andere Erze nehmen müssen und auch 300 kg Koks mehr verbrennen. Dabei machen die Oefen nur die Hälfte und die Löhne sind doppelt so hoch.

Herr **Stumm:** Auf welchen Selbstkostenpreis würden Sie für Roheisen kommen, das der Cleveland-Nr: 3 entspricht?

Herr **de Wendel:** Auf 43 *M.*, während der Verkaufspreis jetzt 48 *M.* ist. In Cleveland sind die Selbstkosten 36 *M.*

Herr **Stumm:** Dieselben wurden bei einer Vernehmung am vorgestrigen Tage zu 37 *M.* berechnet.

Herr **de Wendel:** Das ist etwas zu hoch, sie betragen nur 36 *M.*

Wir verarbeiten gewöhnliches weißes Puddeleisen im mechanischen Puddelofen. Es entsteht eine Differenz zwischen unseren Preisen und denen anderer Werke, weil wir nicht Hochqualitätseisen verhütten. Wir verhütten nur gewöhnliches Eisen mit einem Verbrauch von 1 150 kg Roheisen, 550 kg Kohlen, einem Lohn von 11,50 *M.* und Reparatur-, Unterhaltungs- und Generalkosten von 5,00 *M.*, macht zusammen 63 *M.*

In Bezug auf die Fertigfabrikate habe ich nur die erste Klasse des Handelseisens im Auge. Die Selbstkosten der anderen Klassen laufen ziemlich parallel mit den Verkaufspreisen.

Herr **Stumm:** Das liegt wohl daran, daß die offizielle Skala bei großen Geschäften nicht mehr eingehalten wird? Sonst würde die Skala einen größeren Nutzen abgeben, als die Mehrkosten betragen.

Herr **de Wendel:** Wir verbrauchen für Handelseisen 1 260 kg Puddeleisen, 650 kg Kohlen. Dabei haben wir 12 pCt. Abbrand. Die Löhne stellen sich zu 15 *M.*, die Reparatur-, Unterhaltungs- und Generalkosten auf 7 *M.*, macht zusammen 102 *M.*

Herr **Stumm:** Zu welchem Preise haben Sie Schroteisen in Anschlag gebracht?

Herr **de Wendel:** Zu 60 *M.*

Herr **Stumm:** Auch wenn das Schrot ganz klein ist?

Herr **de Wendel:** Dann zu 40 *M.*

Herr **Stumm:** Natürlich ist in diesem Kostenpreise wohl auch die Amortisation nicht eingerechnet, die unter Nr. 4 steht?

Herr **de Wendel:** Nein!

Vorsitzender: Fabriziren Sie nicht auch Blech?

Herr **de Wendel:** Ich habe den Preis für Bleche nicht mitgebracht, auch nicht für Weißblech. Für Weißblech kann ich nur sagen, daß z. B. das Quantum, das die Engländer für 400 *M.* loco England verkaufen, uns selbst loco Hütte 460 *M.* kostet.

Vorsitzender: Diese 400 *M.* beziehen sich wohl auf englisches Gewicht?

Herr **de Wendel:** Ja wohl.

Herr **Stumm:** Ich glaube, daß es für die Kommission von erheblichem Interesse sein wird, seitens des Herrn Sachverständigen auch Angaben für Handelseisen zu bekommen, da er einer der größten Fabrikanten von Handelseisen ist und soviel ich weiß, die Fabrikation von Schienen, die früher sein Hauptgeschäft war, hat eingehen lassen. Es wäre ferner sehr interessant, da von Ihrer Gegend weiter keine Sachverständigen dieser Branche vorgeladen sind, wenn Sie uns die Selbstkosten für Balkeneisen resp. eiserne Träger mittheilen wollten.

Herr **de Wendel:** Ich habe die betreffenden Angaben nicht mitgebracht und kann Ihnen nur sagen, daß die Balkenfabrikation im Durchschnitt etwa 8 *M.* höher ist als Handelseisen per 1 000 kg und zwar für 200 mm Höhe, dagegen für 200—300 mm 18 *M.* mehr und von 300—500 mm 28 *M.* mehr.

Herr **Stumm:** Ich möchte konstatiren, daß die Preise des Herrn Sachverständigen sich auf sein Werk in Hayingen als Basis beziehen.

Haben Sie in Stieringen den Roheisenbetrieb ganz aufgegeben?

Herr **de Wendel:** Wir haben von 15 Hochöfen in Hayingen und Moyeuvre jetzt noch 9 in Betrieb, in Stieringen keinen mehr in Betrieb.

Herr **v. Schloer:** Können Sie uns vielleicht mittheilen, welche Quantitäten Schienen und Handelseisen vor 1872 bei Ihnen produzirt wurden, und welche Quantitäten heute produzirt werden?

Herr **de Wendel:** 1872 haben wir noch 100 000 Tonnen Eisen gewalzt, heute nur noch 75 000 Tonnen. Unser Betrieb ist daher sehr gefallen.

Frage 2:

> Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Es sind nur 2 Werke in der Gegend. Einer der Herren wird ja noch herkommen. Ich glaube, daß die Herren dort etwas höher produziren, weil sie nicht so gute Erze haben und nicht so viel produziren.

Herr **Stumm**: Liegt nicht auch darin ein wesentlicher Unterschied, daß diese Herren finanziell schlecht situirt sind und sehr hohe Zinsen bezahlen?

Herr **de Wendel**: Das ist möglich.

Herr **Stumm**: Meine Frage bezog sich darauf, daß Jemand, der große Kapitalien besitzt, billiger einkauft als der, welcher weniger Kredit hat.

Vorsitzender: Frage 3:

Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:
die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate?
die Transportkosten derselben?
die Arbeitslöhne?
die allgemeinen Betriebs-, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

Herr **de Wendel**: Ich habe Ihnen schon die Zahlen angegeben.

Frage 4:

Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien?

Unser Kapital ist nur fiktiv, weil wir keine Aktiengesellschaft sind. Es ist ein altes Familienwerk und jedes Jahr müssen wir für die Erneuerung die nöthigen Kosten herausziehen, so daß es gewissermaßen in jedem Jahre amortisirt wird.

Frage 4 (Forts.):

Sind diese Beträge unter Nr. 1. eingerechnet oder nicht?

Immer. Wir haben 3 Werke, auf denen jedes Jahr Neubauten und neue Einrichtungen vorkommen.

Wir finden es aber viel bequemer, den Neubau jedes Jahres sogleich abzuschreiben. Würden wir indessen nicht gleichzeitig auf allen 3 Werken amortisiren, so würde unsere Produktion auf allen diesen Werken in Bezug auf die Selbstkosten große Differenzen aufzuweisen haben.

Vorsitzender: Sind diese Kosten bei den Selbstkosten eingerechnet?

Herr **de Wendel**: Nein, noch nicht.

Herr **Meier**: Wie ich verstehe, sind diese Anlagen nicht auf das Kapitalkonto gebracht, sondern es steht eben das Werk, welches Familieneigenthum ist, nicht mit dem Anlagekapital zu Buche.

Herr **de Wendel**: Das Kapital bleibt immer dasselbe.

Herr **Stumm**: Ich möchte fragen, ob es sich damit etwa so verhält, wie bei der Vieille Montagne, wo der Kapitalwerth bekanntlich nur mit 1 Sous zu Buche steht, oder ob nicht vielmehr die ursprünglichen Anlagen, namentlich die bedeutenden Ausgaben für das Werk von Stieringen, in Ihrem Gesellschaftskapital voll berücksichtigt sind und nur die später erfolgten Verbesserungen amortisirt werden?

Herr **de Wendel**: Stieringen steht noch zu Buch; die Neueinrichtungen sind noch nicht fertig.

Frage 5:

Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

Im Jahre 1869 waren die Selbstkosten 30 pCt. höher als jetzt und 1873 waren sie 100 pCt höher als jetzt. Z. B. Roheisen kostet jetzt 34,24 *M.*, 1873 das Doppelte. Wir manchmal haben Koks bis zu 60 Fr. in Belgien bezahlt.

Frage 6:

Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

Wir haben ein Kapital von 17 600 000 *M.* in den Eisenwerken und 6 400 000 *M.* in den Kohlenzechen. Diese zwei Geschäfte sind ganz von einander geschieden.

Herr **Stumm**: Das würde also 24 000 000 Frs. Gesellschaftskapital sein?

Seit wann stehen diese 24 Millionen fest?

Herr **de Wendel**: Seit 1835.

Vorsitzender: Die Frage 7 fällt bei Ihnen aus.

Frage 8:

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Herr **de Wendel**: Von weißem Roheisen ist dies nicht zu sagen, weil wir für dieselbe Qualität wahrscheinlich billiger produziren, als alle Nachbarn. Ich glaube nicht, daß die Engländer weißes Roheisen billiger produziren; aber für graues Roheisen liegt der Fall ganz anders. Ich rechne, daß unsere Selbstkosten beim Gießereiroheisen 42—43 *M.* ausmachen, während die Selbstkosten der Engländer nur 36—37 *M.* betragen. In Belgien sind die Verhältnisse besser als bei uns, weil die Löhne nicht so hoch und die Entfernungen nicht so groß sind. Auch die Kohlen sind der weiten Transporte wegen dort billiger als bei uns. Auch liegen viele belgische Werke an dem Kanal, sie haben also geringere Transportkosten. Viele fahren z. B. durch die Maas nach der See und in Charleroi haben sie einen Kanal, während bei uns Alles auf der Bahn fährt.

In England sind die Arbeiter höher als bei uns bezahlt. Aber sie leisten auch mehr. In England ist ein Hochofenführer (fondeur) allein, und wenn man gießen will, so ruft er die Leute von oben, welche ihm zu Hülfe kommen, während wir fast immer 3 Mann unten haben, und die Leute von oben niemals zu Hülfe herunter kommen.

Die englischen Puddler erhalten auch etwas bessere Löhne als bei uns

Beim Walzwerk dagegen wird in England sehr billig gearbeitet, die Leute sind sehr geschickt und liefern sehr viel. — Ich glaube jedoch nicht, daß in Bezug auf die Löhne für gute Qualität ein sehr großer Unterschied zwischen Belgien und uns besteht, aber dafür haben die Belgier kürzeren und deshalb billigeren Transport als wir.

Herr **Meier**: Ich möchte fragen, woher die Zahl von 36 s. für englisches Gießereieisen genommen ist. Meines Wissens sind die Selbstkosten doch nicht unerheblich höher. Nach meinen Informationen betragen sie in Middlesborough vielleicht 38—39, und in Schottland 42—45 s.

Herr **de Wendel**: Heute ist der Preis für Nr. 3 Middlesborough-Eisen franko Bord 38,5 *M.*; das sind meine Nachrichten von gestern. Oft geben die Engländer besonderen Rabatt, so daß dieser Standard-Preis noch nicht einmal erreicht wird.

Vorsitzender: Das stimmt auch ungefähr mit dem, was Herr Thielen gesagt, der von 37 *M.* sprach.

Herr **Meier**: Ich habe nur gefragt, woher die Ziffer von 36 *M.* genommen ist?

Herr **de Wendel**: Ich habe diesen Preis in diesem Jahre auf einer Reise in Cleveland erfahren.

Herr **Huber**: Sie haben von den Produktionsverhältnissen in England und Belgien gesprochen. Können Sie vielleicht auch Auskunft geben über die Verhältnisse in Frankreich?

Herr **de Wendel**: Ich werde nur von den Werken sprechen, welche an der Grenze liegen, weil in Mittel- und Südfrankreich andere Preise sind. Die Werke in Französisch-Lothringen und in der Champagne liegen alle an Kanälen, so daß ihre Transportkosten für Koks und Kohlen niedriger sind als bei uns.

Auch die Arbeiterverhältnisse sind dort besser als bei uns. Seit der Option sind eine Menge Arbeiter von uns

weggegangen, die jetzt in Französisch-Lothringen sind, so daß dort ein Ueberfluß an Arbeitern entstanden ist und die Löhne z. B. in Pont-à-Mousson und Nancy nicht so hoch stehen als bei uns. Wir müssen bei uns die Löhne immer etwas höher halten als in Französisch-Lothringen.

Herr **Huber**: Wie stellen sich in Frankreich die Produktionskosten gegenüber den Ihrigen im Ganzen genommen?

Herr **de Wendel**: Im Ganzen sollen die französischen Produktionskosten etwas höher sein, schon weil sie einen Zoll von $1{,}_{20}$ *M.* auf Kohlen und Koks pro Tonne zu tragen haben.

Herr **Stumm**: Sie meinen also, daß dieser Zoll von $1{,}_{50}$ Frcs. ausgeglichen wird durch die größere Leichtigkeit des Verkehrs wegen der Kanäle, durch die billigeren Arbeitslöhne ꝛc.?

Herr **de Wendel**: Jawohl.

b) Arbeiterverhältnisse.

Frage 1:

Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

Die Bevölkerung leidet durch den Mangel an Arbeit. Wir arbeiten ungefähr nur $^3/_4$ der vollen Zeit.

Vorsitzender: Sie können also genügende Arbeitskräfte bekommen?

Herr **de Wendel**: Ja, wir beschäftigen die Leute um sie zu halten, weil, wenn wir ihnen keine Arbeit geben, sie sogleich nach Frankreich gehen, wo sie Arbeit finden.

Herr **Stumm**: Ist nicht dieses Verhältniß bei Ihnen relativ noch sehr günstig, weil Sie eine Menge von Arbeiterwohnungen gebaut haben?

Herr **de Wendel**: Wir verlieren trotzdem alle Jahre eine Masse junger Leute, die beim Eintritt der Militairdienstzeit, also im Alter von 20 Jahren, sobald sie nur einen etwas guten Dienst bekommen, nach Frankreich gehen und niemals wiederkommen.

Frage 2:

Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

Im Eisenwerk haben wir ca. 1000 Arbeiter entlassen wegen Mangel an Beschäftigung.

Herr **Stumm**: Wie viel Arbeiter beschäftigen Sie überhaupt?

Herr **de Wendel**: In den Eisenwerken ca. 4500, in den Erzgruben 1500, bei den Kohlen 2000.

Herr **Stumm**: Aber die Kohlengruben gehören nicht blos Ihrer Familie, sondern auch anderen Aktionären?

Herr **de Wendel**: Es ist gar nicht dieselbe Gesellschaft.

Frage 3:

Wie haben sich die Löhne seit 1869 entwickelt?

Die Löhne stehen heute noch 15 pCt. höher als 1869. Dabei ist nicht zu vergessen, daß 1869 in Frankreich ein sehr ungünstiges Jahr für die Eisenfabrikation war.

Frage 4:

Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

Es ist unmöglich, die Löhne herabzusetzen. Würde man, statt $^3/_4$ der Zeit zu arbeiten, voll arbeiten, dann könnte vielleicht eine Reduktion erlaubt sein, aber augenblicklich ist dies unmöglich, die Leute würden sofort nach Frankreich auswandern.

Vorsitzender: Dies Arbeiten in $^3/_4$ der Zeit bezieht sich darauf, daß Sie Ihre Vorrichtungen nicht vollständig ausnutzen?

Herr **de Wendel**: So ist es.

Frage 5:

Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

Ich glaube, die Leute würden alle nach Frankreich gehen.

Frage 6:

Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Die hohen Löhne geben eine viel bessere Arbeitsleistung, die Leute essen besser und haben mehr Kraft, als wenn sie einen kleinen Lohn haben, und auch die Moralität ist besser.

Vorsitzender: Werden sie nicht übermüthig und arbeiten deswegen schlechter?

Herr **Meier**: Gehen sie nicht mehr ins Wirthshaus?

Herr **de Wendel**: Das ist wohl möglich, ja natürlich.

Herr **Stumm**: Kommt die Differenz, welche die Herren in Westfalen in dieser Beziehung erfahren haben, nicht daher, daß Sie mehr über die Moralität ihrer Leute wachen und mit ihnen im innigeren persönlichen Verkehr stehen?

Herr **de Wendel**: Wir haben eben wenig fremde Arbeiter, die meisten wohnen im Lande, ein großer Theil derselben besitzt etwas Grundeigenthum und treibt Oekonomie.

Vorsitzender: Ich erinnere mich von früher, daß Sie den Arbeitern Wohnungen gebaut haben. Gehören dieselben ihnen eigenthümlich?

Herr **de Wendel**: Viele Wohnungen gehören uns. Wir haben einige verkauft und dabei einen großen Fehler gemacht, weil die betreffenden Arbeiter aus dem Hause gleich eine Schankwirthschaft gemacht haben. Jetzt verkaufen wir niemals mehr Häuser. Die Wohnungen sind billig vermiethet, unsere Häuser rentiren sich nur auf $2^1/_2$ pCt.

Vorsitzender: Wie viel Leute haben Sie auf solche Weise untergebracht?

Herr **de Wendel**: Circa 2000 Arbeiter mit ihren Familien, ungefähr den 4. Theil.

Frage 7:

Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

Wir haben in den Eisenwerken darunter kaum zu leiden gehabt, dagegen wohl in den Bergwerken, weil dort mehr fremde Arbeiter vorhanden sind.

Frage 8:

Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

Diese Frage habe ich schon beantwortet.

Frage 9:

Sind dieselben einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

Ich glaube, in England können sie mit den Löhnen nicht weiter herunter gehen; die Werke werden aber leicht erreichen können, daß für dasselbe Lohn eine längere Schicht gearbeitet wird.

Herr **Stumm**: Glauben Sie aber nicht, daß, wenn in Frankreich eine Krisis ausbricht, oder die Preise auf unser Niveau heruntergehen, dann auch die Löhne dort herabgehen werden?

Herr **de Wendel**: Das glaube ich wohl.

Herr **Huber**: Können Sie vielleicht das Verhältniß angeben, in dem die Arbeitslöhne in den französischen Werken zu Ihren Löhnen stehen:

Herr **de Wendel**: Z. B. in Pompey bei Frouard und Hayange haben die Puddler denselben Lohn, unsere Schweißer erhalten auch dieselben Sätze wie drüben, aber die Tagelöhner sind in Frankreich viel billiger als bei uns. Wir haben keinen Tagelöhner unter $2{,}_{40}$ *M.*, also 3 Frcs., in Frankreich hat man Tagelöhner für 2 Frcs. Für $2{,}_{40}$ *M.*

arbeiten auch nur schwache wenig leistungsfähige Leute; diejenigen, die besser und mehr arbeiten, verdienen mehr.

Herr **Huber**: Für die technischen Arbeiter sind wohl die Löhne verhältnißmäßig gleich mit denen für die Tagelöhner?

Herr **de Wendel**: Nein!

Herr **Stumm**: Liegt die Differenz nicht darin, daß Sie gerade die technischen Arbeiter in die selbst erbauten Häuser aufnehmen, während dies bei den Tagelöhnern nicht der Fall ist?

Herr **de Wendel**: Jawohl.

Herr **Huber**: Bestehen in den konkurrirenden französischen Werken nicht ähnliche Einrichtungen?

Herr **de Wendel**: Nein, in Pompey sind nur wenige Arbeiterhäuser; ich glaube, es giebt dort kaum mehr als etwa 50 Häuser.

Herr **Stumm**: Ich glaube, daß in dieser Beziehung in der ganzen Welt keine ähnlichen Verhältnisse bestehen.

Herr **de Wendel**:

Frage c 1:

> Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

Nach Antwerpen bezahlen wir pro Tonne 7,50 ℳ, Mannheim 9,5 ℳ, München 22,60 ℳ, Berlin 29,40 ℳ, Chemnitz 28,30 ℳ. Für Stettin sind die Bahnfrachten 34,90 und für Danzig 45,50 ℳ. Für diese nördlichen Theile liefern wir über Antwerpen, die Bahn benutzen wir sehr wenig, nur im Winter, wir haben auch sehr wenige Geschäfte nach diesen Richtungen, in denen uns die ausländische Konkurrenz die Mitbewerbung erschwert, sogar unmöglich macht.

Vorsitzender: Wohin geht Ihr Hauptabsatzgebiet?

Herr **de Wendel**: Unser Hauptabsatzgebiet ist Elsaß-Lothringen, Baden und überhaupt Süddeutschland.

Herr **Stumm**: Beziehen sich die angegebenen Frachten auf Stabeisen oder Roheisen?

Herr **de Wendel**: Auf Stabeisen.

Vorsitzender: Roheisen versenden Sie überhaupt nicht?

Herr **de Wendel**: Ja, wir versenden Gießerei-Roheisen, der größte Theil bleibt aber in Elsaß-Lothringen. Den Rest versenden wir nach dem Großherzogthum Baden, Luxemburg, Schweiz und Belgien. Nach Belgien schicken wir zu ungünstigen Preisen, weil wir hier noch an Zoll pro Tonne 5 Frcs. auf Roheisen zu entrichten haben.

Frage 2:

> Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Ich kann nur sagen, daß die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen vielleicht in ganz Deutschland die höchsten Frachten für Rohmaterial haben. Wir haben uns darüber oft beschwert, sind aber mit den Beschwerden nicht weiter als bis zur Direktion der Reichsbahnen in Straßburg gegangen.

Das Transportwesen in Deutschland ist in Bezug auf einige Fabrikate für den Versender sehr ungünstig konstruirt. Der Tarif ist nur gültig für 10 Tonnen (Wagenladung), während er in Frankreich für alle Eisenfabrikate bis zu 100 kg herab gültig ist. Es ist eine große Unbequemlichkeit, immer 10 t zu laden. Wenn wir z. B. eine Bestellung von 22 t haben, was sollen wir mit den 2 überschüssigen Tonnen machen? Wir müssen Magazine halten, um alle diese Restanten von Bestellungen aufzuspeichern, um später die Wagenladungen kompletiren zu können. Es fehlt in Deutschland die schmerzlich vermißte zweite ermäßigte Stückgutklasse.

Herr **Stumm**: Auf welcher Basis ist der Tarif von Hayange konstruirt?

Herr **de Wendel**: Es ist Versandttarif zwischen der belgischen Bahn und Elsaß-Lothringen: 3,19 Cts. pro Tonne und Kilometer.

Herr **Stumm**: Die Expeditionsgebühr müssen Sie abrechnen?

Herr **de Wendel**: Ja!

Herr **Stumm**: Welcher Tarif gilt jetzt in Elsaß-Lothringen für Ihr Rohmaterial, und auf welcher Basis?

Herr **de Wendel**: Darüber bin ich nicht genau orientirt.

Frage 3:

> Genießt das Ausland billigere Frachten als Sie, und in welcher Weise macht sich dies geltend?

Die Werke in Belgien haben ihre Kanäle, auch sind dort die Kohlentransporte sehr billig, aber die Frachten für Fabrikate im Eisenbahntransport sind annähernd so hoch wie in Deutschland. In Frankreich haben fast alle Werke Gelegenheit zu Wasserfrachten.

Frage 4:

> Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

Das kommt vor für englisches Roheisen. Z. B. der Tarif von Antwerpen bis Türkismühl und Kaiserslautern ist 3 Cts. pro Kilometer und pro Tonne, dagegen unser Exporttarif von Hagendingen bis Antwerpen 3,19 Cts.; von Kaiserslautern nach Antwerpen ist die Entfernung 442 km, von unsern Werken beträgt die Entfernung 308 km.

Herr **Stumm**: Ist in diese 3,19 Cts. die Expeditionsgebühr eingerechnet, die natürlich auf größere Entfernungen pro Kilometer einen geringeren Betrag ausmacht als auf einer kleineren Strecke?

Herr **de Wendel**: Ja, die Expeditionsgebühr ist damit bezahlt.

Frage d 1:

> Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte?

In Süddeutschland erhalten wir für Handelseisen I. Klasse pro Werk einen Preis von ca. 110—112 ℳ, in Norddeutschland 106 ℳ, für Roheisen 36—37 ℳ (jetzt scheint aber der Preis erneut niedriger zu gehen); für Gießerei-Roheisen 48—49 ℳ.

Herr **Stumm**: Das ist Nr. 3?

Herr **de Wendel**: Ja?

Herr **Stumm**: Und in diesem Preise ist das Skonto einbegriffen?

Herr **de Wendel**: Gewöhnlich werden 2 pCt. abgezogen.

Die Preise auf den Werken unserer Gegend sind ungefähr dieselben.

Vorsitzender: Erze verkaufen Sie nicht?

Herr **de Wendel**: Nein.

Vorsitzender: Welche Kohlenpreise bezahlen Sie?

Herr **de Wendel**: Wir bezahlen den eigenen Bergwerken denselben Preis, wie die anderen Konsumenten, wir zahlen für Kohlen 9,40 ℳ.

Herr **Stumm**: Für gußeiserne Röhren können Sie keine Preise angeben?

Herr **de Wendel**: Nein, wir machen davon zu wenig.

Herr **Stumm**: Sind Sie nicht in der Lage, eher etwas höhere Preise zu erzielen wie Ars, weil Ihre Walzung als bessere angesehen wird?

Herr **de Wendel**: Ja!

Vorsitzender: Frage 2:

> Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Herr **de Wendel**: Das ist dasselbe.

Frage 3:

Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

Das ist nicht leicht zu erklären, für Roheisen z. B. im Jahre 1869 war der Verkaufspreis 46 ℳ, im Jahre 1873 war er 110 ℳ und heute 36 ℳ. Die Eisenfabrikate haben ziemlich die nämliche Skala gehabt.

Frage 4:

Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Natürlich, z. B. für Süddeutschland haben wir den Preis von 110—112 ℳ immer behalten, dagegen für Norddeutschland nur 106 ℳ.

Für kleinere und größere Abnehmer macht man auch Unterschiede, aber nicht große.

Herr **Stumm**: Verkaufen Sie für den Export nicht zu Preisen darunter?

Herr **de Wendel**: Ja, z. B. wenn wir nach Belgien Roheisen exportiren, gehen wir herunter. In Rußland haben wir besonders während des letzten Krieges bessere Preise als in Deutschland erzielt, namentlich wenn pressante Bestellungen für Kriegsbedarf in Frage standen.

Herr **Stumm**: Sind Sie bei Ihrem Verkauf in England unter die Selbstkostenpreise gegangen?

Herr **de Wendel**: In England nicht, dagegen ist dies in Belgien vorgekommen, z. B. für Roheisen Nr. 4.

Frage 5:

Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

Heute liegen keine Gründe dafür vor; sehr oft muß man indessen jetzt die Träger zu denselben Grundpreisen liefern wie Handelseisen; die Konkurrenz zwingt uns dazu. Heute ist überhaupt die rationelle Durchführung in der Preisregulirung nicht möglich.

Frage 6:

Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsort?

Alles was wir ausführen, geht über Antwerpen, bis wohin wir 7,50 ℳ Transport haben, dagegen haben die belgischen Werke nur die Hälfte der Fracht zu zahlen. Giebt man uns nun in der Bestellung den Vorzug, so müssen wir doch die niedrigeren belgischen Preise bewilligen.

Was unseren Transport von Antwerpen nach Rußland und die Ostseehäfen betrifft, so sind die Kosten stets höher, als dieselben Transportkosten von England, und zwar um ungefähr 2 ℳ pro Tonne.

Vorsitzender: Die Belgier würden also um die Höhe Ihrer Transportkosten theurer und nicht billiger verkaufen?

Herr **de Wendel**: Ja.

Herr **v. Schloer**: Im Allgemeinen, sagen Sie, ist der Transport von England nach den Ostseehäfen um 2 ℳ per Tonne niedriger als von Antwerpen?

Herr **de Wendel**: Ja!

Herr **v. Schloer**: Dann kommt noch dazu die Differenz der Fracht von Ihren Werken bis nach Antwerpen gegenüber der belgischen Fracht, welch' letztere ungefähr die Hälfte Ihrer Transportkosten beträgt.

Herr **de Wendel**: Ja!

Herr **Huber**: Sind Ihnen auch die Verkaufspreise in Frankreich bekannt?

Herr **de Wendel**: Die Verkaufspreise in Frankreich stehen höher als hier, z. B. für gewöhnliches Handelseisen 20 ℳ per Tonne, für Blech 40 ℳ.

Herr **Huber**: Und für Weißblech?

Herr **de Wendel**: Für Weißblech sind noch gute Preise in Frankreich und zwar am Produktionsort 40 ℳ pro Tonne höher als bei uns.

Frage 7:

Verkauft das Ausland für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt, und in welchem Verhältniß und aus welchen Gründen geschieht dies?

Die Belgier und Engländer haben einen bedeutenden Export und es sind bei großen Aufträgen die Preise für das Inland von denen für das Ausland nur wenig verschieden. Die belgischen und ebenso die englischen Konsumenten verbrauchen blos einen kleineren Theil, ein Drittel bis ein Fünftel von der ganzen einheimischen Produktion, der weitaus größte Theil wird ausgeführt.

Herr **Huber**: Verkauft Frankreich vielleicht für den Export billiger, als für das Inland?

Herr **de Wendel**: Ich weiß, daß man in Frankreich für den Export billigere Preise verlangt und erhält, als für den Bedarf im Lande selbst.

Herr **Stumm**: Hat der Herr Sachverständige, als er noch unter dem französischen Regime lebte, nicht die Erfahrung gemacht, daß die kolossalen Schienenlieferungen, welche nach Oesterreich gingen, billiger verkauft wurden, als der französische Markt sie damals bezahlte?

Herr **de Wendel**: Wir haben 1868 und 1869 30 000 t Eisenschienen nach Oesterreich exportirt. Durch die acquits à caution in Folge einer Vergütung von circa 20 Frcs. pro Tonne. Damals war der von uns in Oesterreich verlangte Preis niedriger, als der Preis für dasselbe Fabrikat, den wir in Frankreich stellten und erhielten.

Frage e 1:

Finden die Werke Ihres Distrikts Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Hierüber kann ich keine Auskunft geben.

Frage 2:

Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

Auch hierüber vermag ich nichts zu sagen.

Frage 3:

Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde?

Die Rohmaterialien werden immer bezahlt ohne Skonto und die fertigen Fabrikate werden verkauft mit 2 pCt. Skonto.

Herr **Stumm**: Ich wollte die Verkaufspreise feststellen. Später ist von dem Skonto als Zahlungsbedingung die Rede, während ich hier konstatiren wollte, daß die Verkaufspreise des Herrn Sachverständigen 110 ℳ minus 2 pCt. betragen.

Vorsitzender: Frage 4:

Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt?

Herr **de Wendel**: Die Errichtung der preußischen Banken ist für das Geschäft sehr bequem und wir sind damit sehr zufrieden.

Frage 5:

Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

Die kenne ich gar nicht.

Herr **Huber**: Auch für Frankreich wissen Sie das nicht?

Herr **de Wendel**: Betriebskapital findet man in Frankreich zu 4, 4 1/2 pCt., in schwierigen Fällen höher.

Herr **Huber**: Ist der Zinsfuß höher oder niedriger?

Herr **de Wendel**: Das Kapital ist billiger als hier.

Vorsitzender:

f. Einfluß der Gesetzgebung.

Frage 1:

In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen in Vergleich mit denen des Auslandes geltend?

Herr **de Wendel**: In England und in Belgien werden die Arbeiter durch die Wehrpflicht nicht zu den Fahnen einberufen und der Arbeit entfremdet.

Vorsitzender: Frage 2:

Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung 2c.?

Herr **Stumm**: Hierzu möchte ich mir eine Bemerkung erlauben. Das Berggesetz ist allerdings formell eingeführt, aber nicht thatsächlich; es wird theilweise nicht ausgeführt, weil der Oberpräsident es nicht für passend findet.

Vorsitzender: Wie wirkt in dieser Weise die Wehrpflicht, Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung?

Herr **de Wendel**: Frankreich hat neuerdings die allgemeine Wehrpflicht eingeführt, aber die Hälfte der Leute bleibt nur 6 Monate eingezogen.

Vorsitzender:

g. Allgemeine Lage.

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihren Distrikten zur Zeit vollauf beschäftigt?

Herr **de Wendel**: Nein! Seit anderthalb Jahren ist ein bedeutender Rückgang eingetreten.

Herr **Stumm**: Ich glaube, daß wir hier noch einige statistische Zahlen haben müssen. Können Sie uns Ihre Produktion von Roheisen angeben?

Herr **de Wendel**: Wir haben früher an Roheisen 180 000 t gemacht und wir können bis zu 200 000 t gehen, jetzt machen wir nur 140 000 t.

Herr **Stumm**: Haben Sie diese letzte Produktion schon gemacht?

Herr **de Wendel**: Bis jetzt nur 180 000 t.

Herr **Huber**: Können Sie uns sagen, ob Sie im Jahre 1873 mehr gearbeitet haben, als gegenwärtig?

Herr **de Wendel**: O ja, im Jahre 1873 haben wir mehr gearbeitet; obgleich gerade das Jahr 1873 wegen der politischen Zustände in Elsaß-Lothringen, der Option, der Auswanderung 2c. für unsere Produktion nicht günstig war.

Herr **Stumm**: Wie viel an Stabeisen und Walzeisen überhaupt machen Sie und wie viel können Sie produziren?

Herr **de Wendel**: Wir walzen jetzt 75 000 Tonnen und haben früher 120 000 Tonnen produzirt.

Herr **Stumm**: Würden Sie diese Reduktion haben eintreten lassen, wenn Sie nicht annektirt worden wären?

Herr **de Wendel**: Nein, auf keinen Fall; nur in Bezug auf den verminderten Konsum von Eisenschienen wäre darin eine Reduktion denkbar gewesen.

Herr **Huber**: Die Verwendung von Stahlschienen ist also der Hauptgrund des Geschäftsrückganges?

Herr **de Wendel**: Das ist nur eine, aber durchaus nicht die wichtigste Ursache unserer gegenwärtigen Situation.

Herr **Stumm**: Würden Sie auf dem französischen Markte nicht leichter konkurriren?

Herr **de Wendel**: Ja. Besonders da die Stahlschienen in Frankreich nicht so schnell eingeführt worden sind, wie in Deutschland, und Frankreich noch große Quantitäten von Eisenschienen verbraucht.

Herr **Stumm**: Sie würden also die Reduktion nicht haben eintreten lassen. Es war dies also ein Mißverständniß.

Vorsitzender: Damit sind die Fragen Nr. 2 und 3 auch mit erledigt.

Es folgt die Frage 4:

Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Herr **de Wendel**: Es findet allerdings eine Ueberproduktion in Deutschland statt. Es kommen aber auch sehr viele fremde Eisenfabrikate nach Deutschland. So geht in allen unseren Nord- und Ostseehäfen viel fremdes, meist englisches Eisen ein. Wenn diese Einfuhr beschränkt oder ermäßigt werden könnte derart, daß auf deutschem Markte vorzugsweise deutsches Eisen verwendet würde, so würde die Ueberproduktion der deutschen Werke nur sehr gering sein.

Vorsitzender: Auf welche Eisengattungen bezieht sich diese Aeußerung? nur auf Roheisen oder auch auf Bandeisen?

Herr **de Wendel**: Auf Alles.

Herr **Stumm**: Würde die Ueberproduktion noch stattfinden, wenn Sie heute nach Frankreich liefern könnten?

Herr **de Wendel**: Elsaß-Lothringen produzirte an Eisen $1/5$ der ganzen französischen Eisenproduktion, circa 5 Millionen Centner. Würde dieser ganze große Posten in Frankreich abzusetzen sein, wie dies früher geschah, so würde nicht mehr Deutschland, sondern wahrscheinlich Frankreich an Ueberproduktion leiden. Die Annexion von Elsaß-Lothringen hat die Ueberproduktion in Deutschland hauptsächlich mit hervorgerufen.

Herr **Huber**: Was ist nach Ihrer Ansicht der Hauptgrund der gegenwärtigen mißlichen Lage?

Herr **de Wendel**: Deutschland leidet ja deshalb an Ueberproduktion, weil ein großer Theil von Deutschland mit fremdem Eisen und fremden Eisenwaaren sehr billig, theils in Folge des Wegfalls der Zölle, theils wegen der billigen Fracht für die Einfuhr versorgt werden kann. Dagegen findet Deutschland mit seinem Export zu gleich niedrigen Zoll- und Frachtsätzen nirgends Ersatz gegenüber jener Einfuhr.

Herr **v. Schloer**: Wenn ich die letzte Aeußerung des Herrn Sachverständigen richtig aufgefaßt habe, so schätzt er denjenigen Theil des deutschen Marktes, der durch die ausländische Konkurrenz beherrscht wird, auf $1/4$ bis $1/3$ von ganz Deutschland. Wenn dem so ist, so würde vielleicht die deutsche Eisenindustrie, wenn sie auch diesen dritten oder vierten Theil des gesammten Marktes in Anspruch nehmen könnte, doch vielleicht weniger an Ueberproduktion leiden?

Herr **de Wendel**: Deutschland würde weniger leiden, es würde heute keine Ueberproduktion mehr stattfinden, zumal Deutschland circa 30 pCt. seiner eigenen Produkte und seiner Einfuhr ausführt.

Herr **Huber**: Glauben Sie, wenn die Konkurrenz des Auslandes gemindert würde, würden die Preise im Inlande dann steigen?

Herr **de Wendel**: Ja, doch nur um die Differenz der Transporte.

Herr **Meier**: Der Herr Sachverständige sagte, ein Drittel von fremden Fabrikaten würde in Deutschland gebraucht, oder meinen Sie: in dem dritten Theile des Gebietes von Deutschland wird fremdes Fabrikat gebraucht?

Ich verstand, daß Sie vorher erwähnten, der dritte Theil von Deutschland bilde den Markt für fremde Fabrikation.

Vorsitzender: Der Herr Sachverständige meint, daß ein Drittel des deutschen Marktes durch fremde Einfuhr befriedigt wird. Ueber 30 pCt. ist die Einfuhr.

II.

Wirkung der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markt.

Frage 1:

Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch inländische Konkurrenz bedingt?

Herr **de Wendel:** Englisches Roheisen besiegt in der Konkurrenz sämmtliche deutsche Werke. Wir selbst begegnen der ausländischen Konkurrenz bis tief in das Innere von Deutschland, bis München und Mannheim:

Herr **Stumm:** Ich glaube, wenn ich mich so ausdrücken darf, kaufmännisch ist München und Mannheim identisch, weil für die Waare, die aus dem Auslande kommt, München und Mannheim als Zone zusammenfällt.

Herr **de Wendel:** Das englische Weißblech nimmt in der Konkurrenz überhand; englisches Weißblech kann man überall finden. Nicht blos in ganz Norddeutschland, sondern auch anderwärts ist das Geschäft deutscher Werke damit fast unmöglich.

Vorsitzender: Besteht die Konkurrenz im englischen oder in anderem Eisen?

Herr **de Wendel:** Besonders in englischem Eisen. Für Träger ist jedoch die englische Konkurrenz Null, weil die Engländer weniger Profileisen walzen.

Vorsitzender: Für das Ausland sind Sie selbst bei der Einfuhr betheiligt?

Herr **Stumm:** Es würde sich fragen, ob Sie selbst ausländisches Fabrikat einführen, welches Sie zu Ihrer eigenen Fabrikation gebrauchen.

Vorsitzender: Das würde die Frage 2 sein:

Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt.

Herr **de Wendel:** Nein, wir beziehen kein fremdes Eisen, ausgenommen sehr kleine Partien Stahl zu Werkzeugen aus England.

Herr **Stumm:** Beziehen Sie aus dem Auslande Schneidewerkzeuge?

Herr **de Wendel:** Jawohl! das ist alte Gewohnheit, dieselben aus England zu beziehen.

Vorsitzender: Aber es würde auch in Deutschland möglich sein, sie in gleicher Eigenschaft herzustellen? doch damit kommen wir auf die Frage 3:

Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Herr **de Wendel:** Ja, wenn wir den Stahl den wir brauchen, in Deutschland finden, was ich übrigens auch glaube, dann würden wir das Ausland gar nicht brauchen.

Herr **Stumm:** Haben Sie nicht versucht, aus Deutschland diesen Stahl zu ersetzen?

Herr **de Wendel:** Wir haben unsere alten Verbindungen mit England, weil wir zufrieden waren, beibehalten.

Vorsitzender: Frage 4:

Würde sich dieses Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

Diese Frage fällt mit der vorigen zusammen.

Herr **de Wendel:** Wir würden dann diese kleinen Posten Stahl in Deutschland zu erhalten suchen und wohl auch finden.

Abgesehen davon wird bei Einführung von Eisenzöllen bei uns gewiß die Ueberproduktion nachlassen.

Vorsitzender: Worauf gründet sich diese Ansicht?

Herr **de Wendel:** Ein Theil der Eisenwaaren Deutschlands kommt aus England und Belgien. Wenn nun also die Zölle erhöht werden, so daß jene nicht mehr in Deutschland so stark konkurriren können, so wird man die deutsche Waare nehmen und die Ueberproduktion verringern.

Herr **Stumm:** Der Konsum von Stahl, von dem Sie eben sprechen, wird hauptsächlich sich auf Drehmeißel beziehen? (Wird bejaht.) Andere Gegenstände sind Ihnen nicht bekannt, deren Einfuhr nothwendig oder nützlich ist?

Herr **Meier:** Ich möchte hieran die Frage knüpfen, ob nicht nur bessere Stahlsachen, wie z. B. Meißel, Messer, sondern auch ein gutes Roheisen, im Inlande produzirt werden.

Herr **de Wendel:** Am Rhein wird ein sehr brauchbares Gießerei-Roheisen produzirt.

Herr **Stumm:** Sie sind also der Meinung, daß das englische oder schottische Roheisen durch entsprechende Zölle ganz zurückgehalten werden würde.

Herr **de Wendel:** Man findet am Rhein eine ganz identische Qualität und es ist auf dessen stärkere Verwendung zu rechnen, umsomehr, da rheinisches Roheisen besser ist als schottisches.

Vorsitzender: Frage 5:

Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

Herr **de Wendel:** Das ist schwer für Details zu sagen; der Verkaufspreis aber wird durch die ausländische Konkurrenz offenbar heruntergedrückt.

Herr **Huber:** Welches Land influirt hauptsächlich auf Ihre Preise?

Herr **de Wendel:** Hauptsächlich Belgien, England weniger, und Frankreich gar nicht.

Vorsitzender: Frage 6:

Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Herr **de Wendel:** Bei den heutigen Preisen konkurrirt Belgien und England in ganz Deutschland, Belgien hauptsächlich in Norddeutschland und Frankreich in Elsaß-Lothringen.

Herr **Stumm:** Frankreich? Trotz der dortigen hohen Preise, das ist ja sehr wunderbar.

Vorsitzender: Frage 7:

Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

Herr **de Wendel:** Unser wichtigster Exporthafen zugleich mit für die deutschen Häfen ist Antwerpen. Wir zahlen an Fracht bis Antwerpen pro Tonne 9,50 *M.* und in Antwerpen sind die Preise für andere Seehäfen um 2 *M.* höher, als von England aus.

Herr **Huber:** Nehmen große Mengen Ihrer nach Deutschland bestimmten Fabrikate ihren Weg über das Ausland, etwa via Antwerpen?

Herr **de Wendel:** Sehr wenig für Deutschland.

Herr **v. Schloer:** Würde die Versendung via Antwerpen nicht größer sein, wenn z. B. die Frachten von Antwerpen nach den Ostseehäfen nicht größer wären, als dieselben von den englischen Häfen aus sich stellen? Wenn ich richtig verstehe, sind Sie der Meinung, es werde die Konkurrenz in den Ostseehäfen einmal dadurch geschädigt, daß

Sie die Fracht nach Antwerpen zu tragen haben, die doppelt so groß ist, als die Fracht aus belgischen Werken nach Antwerpen, und daß Sie deshalb England gegenüber noch weiter im Nachtheil sind, weil die Fracht von Antwerpen nach den Ostseehäfen noch um 2 ℳ. höher ist, als von dem englischen Markt nach den Ostseehäfen.

Vorsitzender: Frage 8:

Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

Herr **de Wendel:** Das Jahr 1869 kommt für uns nicht in Frage, weil wir damals noch zu Frankreich gehörten.

Herr **Huber:** Und wie standen die Preise in Frankreich? höher oder niedriger?

Herr **de Wendel:** Dort standen sie hoch, viel höher, als damals die Preise in Deutschland.

Vorsitzender: Frage 9:

Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Herr **de Wendel:** Heute würde von Frankreich aus sehr wenig expotirt werden, wenn Frankreich nicht die acquits à caution hätte. Dieselben gewähren für Gußwaaren eine Vergütung von 19 bis 20 Frcs. pro Tonne.

Die Werke von Pont à Mousson und der Umgegend haben heute ein großes Absatzgebiet in Deutschland mit 20 Frcs. Prämie für das Ausland. Für gewalztes Eisen wird Ihnen durch die acquits ein Vorschub von 9 Frcs. gewährt. In den letzten Tagen habe ich in den Zeitungen gelesen, daß der Preis freilich von 9 auf 5 Frcs. gefallen ist. Für aus Frankreich ausgeführten Draht, Bolzen und andere ähnliche Artikel beträgt die Prämie jetzt 20 Frcs.

Herr **Stumm:** Worin liegt es nun, daß trotz dieser Exportbonifikation von 20 Frcs. auf die Ausfuhr von Eisenwaaren und von 9 Frcs. auf Eisen die Konkurrenz von Frankreich nach Deutschland zur Zeit keine größere ist?

Herr **de Wendel:** Die Preise in Frankreich sind höher als hier. Man würde eine Bonifikation von 20 Frcs. gewinnen und einen Verlust von 5 Frcs. haben, weil die Preise in Deutschland 25 Frcs. niedriger als in Frankreich stehen.

Herr **Meier:** Gestalten sich die Ausfuhrzölle, wofür die Bonifikation gezahlt wird, zwischen dem Importeur und dem Exporteur vielleicht mehr nach der einen oder nach der anderen Seite?

Herr **de Wendel:** Der Exporteur genießt die ganze Bonifikation.

Herr **Stumm:** Ich glaube, es wäre eine wesentliche Erleichterung zur Klarstellung der Frage über die Exportbonifikationen, und ich will dies zur Geschäftsordnung bemerken, daß es wohl überhaupt zweckmäßig wäre, wenn der Herr Vorsitzende Demjenigen von uns, dem er das Wort ertheilte, gestattete dann die Frage ganz zu erledigen, selbst wenn 2 bis 3 Fragen hinter einander gestellt würden. Es ist vorgekommen, daß ich Fragen gar nicht mehr gestellt habe, die ich stellen wollte, weil durch andere Herren inzwischen die Frage auf ein ganz neues Gebiet gebracht worden war.

Vorsitzender: Ich halte die bisher befolgte Reihenfolge nach der Meldung zum Wort für geeigneter.

Herr **Stumm:** Was ist der höchste Satz für die Ausfuhr von Stabeisen in den letzten 2 Jahren gewesen?

Herr **de Wendel:** In den letzten 2 Jahren 12 Frcs., sobald Roheisen eingeführt und Walzeisen ausgeführt wurde.

Herr **Huber:** Welche Gründe, glauben Sie, liegen der außerordentlichen Verschiedenheit der acquits-à-caution-Kurse zu Grunde?

Herr **de Wendel:** Der Kurs richtet sich nach Angebot und Nachfrage.

Herr **Huber:** Liegt der Grund für die Differenzen in den Kursen der acquits à caution nicht etwa auch in dem französischen Dekret vom Jahre 1870, wonach für Roheisen das Prinzip des Aequivalents beibehalten ist, während für Stabeisen ꝛc. die Identität gewahrt ist. Es ist die Bestimmung des Art. 2, wonach Stabeisen ꝛc. direkt nach den zur Verarbeitung desselben bestimmten Hüttenwerken befördert werden muß. Wird diese beschränkende Vorschrift eingehalten? haben Sie darüber Erfahrung?

Herr **de Wendel:** Zur Zeit sind diese acquits à caution nicht so hoch als früher. Es ist eben zu bemerken, daß man in Frankreich den Bestimmungen der Vorschriften über die acquits Seitens der Werkbesitzer nicht allenthalben nachkommt. Die Kontrole der Zollbeamten ist hierin an vielen Orten sehr mangelhaft.

Herr **Stumm:** Ich bin auf diese Frage bis jetzt nicht näher eingegangen, weil ich mir vorgenommen habe, etwas ausführlicher und eingehender, als der Herr Sachverständige dies gethan hat, später in der Kommission darüber Mittheilungen zu machen.

Vorsitzender: Frage 10:

Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Herr **de Wendel:** Wenn die Preise in Frankreich bleiben wie sie jetzt sind, so haben wir von der französischen Konkurrenz in Deutschland weniger zu leiden. Fallen aber in Frankreich die Preise, so werden wir die französische Konkurrenz gleich überall fühlen.

Herr **Huber:** Welche Artikel meinen Sie, daß dabei in Betracht kommen?

Herr **de Wendel:** Weißblech, Schrauben, Bolzen, Artikel der Kleineisenindustrie, Quincaillerie.

Herr **Stumm:** In Bezug auf Weißblech hat sich der Herr Sachverständige wohl versprochen? Weißblech kommt nicht aus Frankreich.

Herr **de Wendel:** Es kann der Fall eintreten, daß auf Grund der acquits à caution Schwarzblech aus England eingeführt und in Frankreich verzinnt wird.

Herr **Stumm:** Das geschieht wohl jetzt noch nicht, doch hat der Herr Sachverständige bestätigt, daß in Frankreich die Leute billiger arbeiten als bei uns. Wenn nun in Frankreich dieselbe Krisis eintritt, wie bei uns, und eine Konkurrenz zwischen Deutschland und Frankreich auf Tod und Leben entsteht, glauben Sie, daß Sie dann noch fähig sind, auf die Dauer Eisen herstellen zu können? Falls die Preise in Frankreich unseren Preisen sich nähern, würden Sie da der Ansicht sein, daß nicht blos die von Ihnen benannten Gegenstände, sondern alle Produkte der Eisenindustrie aus Frankreich nach Deutschland ausgeführt werden würden?

Herr **de Wendel:** Alles würde nach Deutschland ausgeführt werden können.

Herr **Stumm:** Weshalb haben Sie Ihre Absicht nicht ausgeführt, Ihre Fabrikation ganz nach Frankreich zu übertragen?

Herr **de Wendel:** Wir haben es nicht gethan, weil man uns in Frankreich nicht die Erlaubniß gab, mit einer Anschlußbahn, welche die Grenze überschreiten sollte, unsere Werke zu verbinden und den Transport damit zu bewerkstelligen.

Herr **v. Schloer:** Sie haben gesagt, die Preise stehen durchschnittlich 10—20 ℳ. pro Tonne je nach Qualität dermalen in Frankreich höher als in Deutschland.

Würde diese Preisdifferenz wegfallen, würde die französische Industrie in diesem Falle in der Lage sein, mit unserer deutschen Industrie zu konkurriren auf dem deutschen Markte und sie todt zu machen?

Herr **de Wendel**: Ich glaube, daß Frankreich bald in die Lage kommen wird, uns eine stärkere Konkurrenz zu machen, weil dort die Preise für Rohstoffe, Halbfabrikate, auch für Löhne im Fallen begriffen sind. Steigen die Preise für Fabrikate in Deutschland, dann werden wir von der fremden Konkurrenz noch viel mehr zu leiden haben.

Stumm: Wenn ich den Herrn Sachverständigen richtig verstanden habe, so hat er vorhin geäußert, daß im Jahre 1869 trotz des in Frankreich bestehenden höheren Zolles die Preise dort niedriger gewesen seien als in Deutschland.

Es würde also auch jetzt der Fall eintreten können, daß in Frankreich die Preise niedriger sind als bei uns.

Herr **de Wendel**: Seit 2 Monaten sind die Preise für Puddel-Roheisen 10 Frcs. gefallen.

Herr **Stumm**: Zu jener Zeit war der Zoll auf Roheisen in Frankreich 8 Sgr., während er in Deutschland 5 Sgr. betrug.

Vorsitzender: Frage 11:

Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt?

Herr **de Wendel**: Das weiß ich nicht.

Vorsitzender: Frage 12:

In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen? und

Frage 13:

Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen.

Herr **de Wendel**: Es kann die Verkaufspreise ermäßigen. In England z. B. durch Verminderung der Transportkosten.

Es findet dort jetzt eine Agitation statt, um die Eisenbahnen zu zwingen, die Transportkosten zu ermäßigen, ebenso um die Abgaben an die Grundbesitzer der Erz- und Kohlengruben erheblich zu erniedrigen.

Vorsitzender: Frage 14:

In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Herr **de Wendel**: Bei uns würde dieser Fall höchstens dann eintreten können, wenn die Kohlenpreise sich niedriger stellen würden.

Herr **Stumm**: Welche Preisermäßigungen würden Sie noch eintreten lassen können, ohne direkten Schaden zu erleiden? — ich meine ganz allgemein auf Stabeisen und Roheisen.

Herr **de Wendel**: Auf Puddel- und Roheisen etwa 1 *M.* und auf Stabeisen 3—4 *M.*; dann aber ist von Rentabilität keine Rede, vielmehr beginnt der Verlust.

Herr **Stumm**: Ich sehe bei dieser Frage, daß die Frage I. g 2 seiner Zeit noch nicht beantwortet wurde — es ist das die Frage:

Welche Rentabilität erzielen Sie?

Darf ich sie jetzt noch stellen?

Herr **de Wendel**: Die Rentabilität ist 4 pCt.

Vorsitzender: Hieran reiht sich noch die Frage I. g. 3:

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?

Herr **de Wendel**: Wir haben seit 1869 abnormale Jahre gehabt, Krieg, Auswanderung, Eintritt in ein ganz anderes Land u. s. w.

Herr **Stumm**: Und in den Jahren 1877 und 1878?

Herr **de Wendel**: Im Jahre 1877 haben wir 4 pCt. verdient, und für das Jahr 1878 liegt noch kein Abschluß vor.

Herr **Stumm**: Sie verstehen unter den 4,0 pCt. immer die Rechnung auf der Basis der 24 Millionen Francs Kapital?

Herr **de Wendel**: Nein, auf der Basis der Eisenwerke von 17,6 Millionen Mark.

Herr **Stumm**: Sind Sie aber der Ansicht, daß diese 17 Millionen Mark den wirklichen Werth Ihrer Werke ausmachen? oder wenn Sie beispielsweise in der Lage gewesen wären, Ihre Werke zu verkaufen, würden Sie nicht einen höheren Preis erzielt haben?

Herr **de Wendel**: 17,6 Millionen Mark ist sehr gering gerechnet, denn wenn man Alles rechnet, was wir seit 200 Jahren eingelegt haben, dann beträgt die Rentabilität etwa nur 1 pCt.

Herr **Stumm**: Ich möchte fragen, ob die anderen Etablissements in Ihrer Gegend nicht noch schlechter daran sind?

Herr **de Wendel**: Ja, noch bedeutend schlechter.

Herr **Stumm**: Welche Rentabilität erzielt z. B. Ottange?

Herr **de Wendel**: Ist mir unbekannt.

Vorsitzender: Frage 15:

Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Herr **de Wendel**: Wir haben verschiedene Verbesserungen mit den Cementöfen eingeführt und auch andere neue Einrichtungen getroffen.

Herr **Stumm**: Ich möchte nur fragen, ob diese Verbesserungen seit 1873 eingeführt sind aus Anlaß der Aufhebung der Zölle, oder sind es Verbesserungen, wie Sie sie kontinuirlich machen?

Herr **de Wendel**: Wir machen sie kontinuirlich.

Herr **Stumm**: Dieselben stehen dann also in keinem Zusammenhange mit der Aufhebung der Zölle.

Wann haben Sie das mechanische Puddeln eingeführt?

Herr **de Wendel**: Seit 1868.

Herr **Stumm**: Und wann den Siemens'schen Gasofen?

Herr **de Wendel**: Seit 1867.

Herr **Stumm**: Ich kann also konstatiren, daß diese Hauptbetriebsverbesserungen vor 1873 eingeführt worden sind.

Vorsitzender: Frage 16:

Ist dies im konkurrirenden Auslande im höheren oder geringeren Grade der Fall gewesen?

Herr **de Wendel**: Man hat sich bei uns alle Erfahrungen und neuen Einrichtungen ebenso wie im Auslande zu Nutzen gemacht.

Frage 17:

Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Nein.

Herr **Stumm**: Haben Sie die Versuche, die in anderen Gegenden mit der Entphosphorung des Roheisens gemacht worden, selbst verfolgt und ausgeführt?

Herr **de Wendel**: Wir haben sie verfolgt, aber definitive Resultate damit nicht erzielt. Die Operation ist nicht sicher. Einmal ist der Phosphor entfernt worden, ein anderes Mal nicht. Es verursacht eine große Schwierigkeit, die Hitze genau einzuhalten; sie soll nicht zu hoch sein und darf auch nicht zu niedrig sein. Wir haben Fälle gehabt, daß 90 pCt. Phosphor entfernt worden sind und ein anderes Mal nur 30 pCt. Bis jetzt ist das Verfahren praktisch kaum mit nennenswerthem Erfolg zu verwerthen.

Herr **Stumm:** Ich nehme den Fall, daß Sie 90 pCt. des Phosphors entfernt haben; könnten Sie dann Stahl machen?

Herr **de Wendel:** Ja, das halte ich für möglich.

Herr **Stumm:** Sind sie sicher, daß in Middelsborough bis jetzt im Großen auch keine praktischen Resultate erzielt sind?

Herr **de Wendel:** Der Fall ist der. Wenn man den Phosphor aus dem Roheisen entfernt hat, ist es unmöglich des Kieselgehaltes wegen, ein solches Roheisen in einem Bessemer-Werk zu blasen. Es wird schwer halten, die nöthige Hitze zu erlangen. Man muß es zu Flußeisen in einem Siemens-Ofen verarbeiten. Wenn man nun Roheisen in einem Bessemer-Werk bläst, kostet die Operation ca. 4 *M.*, in einem Siemens-Ofen 25 *M.* In Middlesborough hat man Bilbao-Erze, aus welchem das Bessemer-Roheisen gemacht wird, zu einem Preise, welcher so niedrig ist, daß man vorzieht, die fremden phosphorfreien oder nur sehr wenig phosphorhaltigen Erze zu verarbeiten, als die dort vorhandenen Cleveland-Erze auf kostspieligem Wege mittelst des genannten Verfahrens von ihrem Phosphor zu befreien.

Herr **Stumm:** Das wird aber bei Ihnen nicht der Fall sein?

Herr **de Wendel:** Nein.

Herr **Stumm:** Sie Sind also der Ansicht, daß bis jetzt aus Minette-Roheisen auf ähnliche Weise im Großen noch kein Stahl gemacht werden kann?

Herr **de Wendel:** Ich glaube, daß in solcher Weise Stahl nicht gemacht wird.

Frage 18:

> Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Nein!

Vorsitzender: Frage 19:

> Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Das hatten Sie vorhin schon angedeutet. Wenn die Kohlenpreise in die Höhe gehen, dann würden Sie theuer produziren und die Konkurrenz würde erschwert werden.

Wir kommen jetzt zu Abschnitt III.

Frage 1:

> Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

Herr **de Wendel:** Wir haben in diesem Jahre exportirt: nach Rußland 8 000 t Walzeisen, nach Belgien 7000 t Gießereiroheisen, nach Südamerika 1 400 t Walzdraht, nach der Schweiz 3 000 t Roheisen und Walzeisen, nach Frankreich nur 2 600 t Roheisen.

Vorsitzender: Machen Sie denn auch Walzdraht?

Herr **Stumm:** Ich mache darauf aufmerksam, daß der Herr Sachverständige zwar keinen Draht und Drahtstifte mehr macht, wohl aber Walzdraht.

Herr **de Wendel:** Ja, wir produziren Walzdraht.

Herr **Stumm:** Sie wissen nicht, zu welchem Durchschnittspreise der aquits Sie das Puddelrohreisen nach Frankreich ausgeführt haben?

Herr **de Wendel:** Zu 20 Frcs., wenn Walzdraht eingeführt und gezogener Draht ausgeführt wird, zu 9 Frcs., wenn Roheisen eingeführt und Walzdraht ausgeführt wird.

Herr **Stumm:** Ist der Vortheil, den Sie aus dieser Einfuhr bekommen haben, größer oder geringer als der Nachtheil, den Sie durch die titres d'acquits auf dem deutschen resp. schweizerischen Markt haben? Sie haben die acquits zu 9 Frcs. gekauft, also 9 Frcs. bezahlt, wo Sie sonst hätten 20 Frcs. bezahlen müssen. Sie haben also 11 Frcs. bei der Einfuhr erspart. Nun meine ich: steht dieser Vortheil im Verhältniß zu dem Nachtheil, den Sie haben oder haben können, sobald in Frankreich die Verhältnisse sich ändern, der dadurch entsteht, daß die Franzosen vermöge der acquits um so viel billiger mit ihren Fabrikaten auf den deutschen und schweizer Markt kommen?

Vorsitzender: Sie verkaufen Roheisen zu 45 *M.* und der Importeur hat doch den acquit in Händen.

Herr **Stumm:** Der Importeur würde aber nicht 45 Frcs. bezahlen können, wenn er nicht die acquits hätte. Der Verkaufspreis richtet sich nach dem Absatz. Ich meine, das Roheisen ist mit 9 Frcs. eingeführt. Das ist unzweifelhaft ein Vortheil für Sie. Nun meine ich weiter: steht dieser Vortheil im Verhältniß zu dem Nachtheil, den Sie durch die Einrichtung der acquits als Exportprämie auf das französische Fabrikat gegenüber dem deutschen Fabrikat haben?

Herr **de Wendel:** Der Vortheil ist zur Zeit nicht so groß, der aus dem französischen Eisen erzielt wird, wenn es auf den deutschen Markt kommt. Die Preise für die Fabrikate sind in Deutschland viel niedriger als in Frankreich und letzteres exportirt gegenwärtig vorzugsweise nach andern Richtungen hin.

Herr **Huber:** Worin besteht hauptsächlich der Nachtheil?

Herr **de Wendel:** Der Nachtheil macht sich bei Walzeisen weit weniger bemerkbar, als bei Gußwaaren und bei Kleineisengegenständen.

Herr **Huber:** Ist das Quantum, welches ausgeführt wird, kleiner als das, welches nach Deutschland hereinkommt?

Herr **de Wendel:** Es wird von Gießereiartikeln und Kleineisenwaaren viel mehr von Frankreich nach Deutschland ausgeführt als umgekehrt. Roheisen geht in stärkeren Quantitäten aus Deutschland nach Frankreich.

Herr **Huber:** Also momentan ist es so, daß viel mehr aus dem deutschen Zollgebiet nach Frankreich geht mit titres d'acquits als umgekehrt?

Herr **Stumm:** Ich möchte bitten, die Frage klarer zu stellen. Will der Herr Sachverständige Weißblech gegen Roheisen austauschen oder gußeiserne Röhren gegen schmiedeiserne Röhren? Ich meine, es gehen auf Grund der titres mehr gußeiserne Röhren aus Frankreich nach Deutschland heraus als deutsches Gießereiroheisen hinein.

Herr **de Wendel:** Es gehen viel gußeiserne Röhren aus Frankreich nach Deutschland, dagegen werden Röhren aus Deutschland nach Frankreich gar nicht versendet.

Herr **Huber:** Es ist natürlich, daß andere Artikel nach Frankreich gehen als herauskommen, denn in Frankreich werden sie ja erst verarbeitet. In der Regel werden die Artikel, die aus Frankreich kommen, werthvoller sein als umgekehrt. Roheisen geht nach Frankreich, verarbeitetes Eisen kommt heraus.

Herr **Stumm:** Mir ist bekannt, daß gerade viel Eisenerze aus Frankreich nach Deutschland gehen, und das ist doch ein geringeres Material als Roheisen. Ich kann ja die Frage jetzt nicht erschöpfend behandeln, aber ich möchte doch konstatiren, daß auch Rohmaterialien häufig aus Frankreich nach Deutschland exportirt werden und umgekehrt verarbeitetes Eisen aus Deutschland nach Frankreich. Ein Hauptexportartikel nach Frankreich ist Drahteisen, während umgekehrt die geringwerthigeren gußeisernen Röhren einen Importartikel bilden. Ich möchte nicht, daß in dieser Hinsicht Irrthümer verbreitet werden.

Vorsitzender: Die zweite Frage:

> Nach welchen Gegenden, in welchen Produkten und Quantitäten ist dies der Fall?

hat der Herr Sachverständige theilweise bereits beantwortet, er hat angegeben, daß die Gegend, zu denen das Werk

de Wendel gehört, nach anderen Gegenden exportirt, aber noch nicht, in welchen Quantitäten.

Herr **de Wendel:** Mehr als vorher kann ich darüber nicht angeben.

Frage 3:

In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen?

1869 waren wir auf einem anderen Markt und haben in Folge der acquits sehr viel exportirt nach Oesterreich. In den letzten Jahren haben wir wenig für den Export gearbeitet, nur in diesem Jahre haben wir ein ziemlich bedeutendes Quantum exportirt.

Frage 4:

Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der dortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

Rußland entwickelt seine Industrie unter einem hohen Schutzzoll sehr stark, auch haben wir dort die englische und belgische Konkurrenz zu überstehen.

Herr **Stumm:** Sie sagten vorhin, daß Ihnen in der Schweiz die Konkurrenz namentlich durch die acquits sehr erschwert wird.

Herr **de Wendel:** Ja, besonders in der Gegend von Genf.

Frage 5:

Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt, und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Wir exportiren jetzt mehr. Seitdem uns andere Länder Konkurrenz im eigenen Lande machen, müssen wir auswärts Absatz suchen, jedoch zu Preisen, die nicht lohnend sind.

Herr **Stumm:** Ich meine aber, Sie hätten früher gesagt, Sie haben zur französischen Zeit unter dem Regime der hohen Zölle mehr exportirt als jetzt.

Herr **de Wendel:** Als wir noch zu Frankreich gehörten, z. B. 1868, haben wir pro Jahr mittelst acquits à caution circa 30 000 t exportirt, jetzt nur 20 000 t.

Frage 6:

Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden?

Das ist eine sehr schwierige Frage.

Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Es ist sicher, daß man in Frankreich die Zölle nicht ändern wird.

Vorsitzender: Aber wenn es geschähe, würde der deutsche Export gehoben werden?

Herr **de Wendel:** Wahrscheinlich würde es für uns günstig sein.

Frage 8:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und welche erreicht werden?

Das ist wohl möglich.

Herr **Stumm:** Würde die Anlage der Eisenbahn von Diedenhofen nach Karlingen in dieser Beziehung nicht sehr vortheilhaft für Sie sein?

Herr **de Wendel:** Die Bahn würde uns allerdings den Verkehr sehr erleichtern.

Herr **Stumm:** Wie hoch schlagen Sie den Nutzen pro Tonne Stabeisen oder Roheisen an?

Herr **de Wendel:** Ungefähr 0,40 *M.* vom Rohmaterial. Das ist für den direkten Weg zwischen den Saar-Kohlengruben und den Lothringer Eisenerzen.

Vorsitzender: Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

Herr **Huber:** Ich möchte hierbei zur Klarstellung nochmals die Frage an Sie richten: Glauben Sie, daß dem Quantum nach mit Hülfe der acquits mehr nach Frankreich exportirt oder aus Frankreich nach Deutschland importirt wird?

Herr **de Wendel:** Das ist nicht sehr leicht zu beantworten. Es gehen z. B. viel französische Gußwaaren nach Deutschland. Auch führt man rohes deutsches Material ein und dieses kehrt nicht nach Deutschland zurück. Dem Gewicht nach mag für Frankreich der Bezug aus Deutschland überwiegen, weil vorwiegend Roheisen nach Frankreich geht. Dem Werthe nach wird die Ausfuhr nach Deutschland höher sein, als was an Eisenartikeln aus Deutschland nach Frankreich kommt, weil veredelte Gegenstände die Hauptposten der französischen Ausfuhr bilden.

Herr **Huber:** Nach der Statistik, die Ihnen mitgetheilt ist, wurden aus Frankreich nach Deutschland außer Gußwaaren hauptsächlich Eisenbahnschienen, Bleche, Nägel, Maschinen &c. exportirt. Ist Ihnen das auch bekannt? Ich meine, mit Hülfe von acquits. Die mitgetheilte Statistik (Seite 66 bis 70) enthält große Ziffern, deswegen frage ich, ob Sie sie durch Ihre Erfahrungen bestätigt finden?

Herr **de Wendel:** Von der Einfuhr französischer Schienen und von Blechen in Deutschland ist mir nichts bekannt, dagegen von Nägeln, Maschinen und Gußwaaren. Bleche für Lokomotiven und auch für Marinezwecke kommen von Deutschland. Aber was man von Deutschland bezieht, sind die besten Qualitäten. Gewöhnlich sind sie als Koksqualität an dem französischen Zollamt deklarirt und werden dann als Holzkohleneisen verkauft. Die Differenz zwischen den Zollpreisen von Kokseisen und Holzkohleneisen wird von dem Importeur einfach in die Tasche gesteckt. Ich glaube, daß die Statistik exakt ist. Aber wenn man z. B. von französischen Stahlschienen spricht, welche nach Deutschland kommen, so verstehe ich das nicht.

Vorsitzender: Frage 10:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

Herr **de Wendel:** Der Zollschutz erhöht die Preise der Rohmaterialien. Zum Beispiel beziehen die französisch-lothringischen Werke alles Rohmaterial aus Deutschland und erhöhen uns die Preise der Saarbrücker Kohlen. Aehnlich ist es mit den Arbeitslöhnen.

Herr **Stumm:** Wenn nun in Frankreich kein Zollschutz wäre, wenn also dort dieselben Preise beständen, wie bei uns, würde es überhaupt möglich sein, die Saarkohle und Koks zu den Preisen zu verkaufen, die heute bezahlt werden?

Herr **de Wendel:** Die französische Industrie würde leiden und dann würde auch die Saarkohle fallen.

IV. Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Vorsitzender: Frage 1:

Erfordert die Forteristenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Herr **de Wendel:** Ohne Zweifel; die Industrie wird sich sofort heben.

Vorsitzender: Sie würde untergehen, wenn die Eisenzölle nicht wieder eingeführt würden?

Herr **de Wendel:** Wir würden noch leben, aber wir arbeiten jetzt nur drei Viertel der Zeit und haben weniger

Arbeiter als früher. Würden aber die Zölle eingeführt, dann würden wir wahrscheinlich die ganze Zeit arbeiten.

Herr **Stumm**: Würden nicht Sie und Ihre Nachbarwerke noch entschiedenere Schritte thun, um über die französische Grenze zu gehen, wenn keine Aussicht auf Wiedereinführung von Eisenzöllen wäre?

Herr **de Wendel**: Gewiß! Bei uns ist diese Sache schon ganz vorbereitet. Wenn aber in Deutschland ein Eisenzoll eingeführt ist, so haben wir das nicht nöthig.

Frage 2:

Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Frankreich wird die Zölle nicht fallen lassen. Wenn es aber doch geschähe, so wäre das viel besser für uns.

Vorsitzender: Dann würden Sie aber die deutschen Zölle nicht nöthig haben?

Herr **de Wendel**: Das wäre Generalfreihandel. Den wünschen wir, — nur nicht den Privatfreihandel wie heute.

Frage 3:

Wie hoch müssen anderenfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Ich würde vorschlagen einen Zoll von 6 *M.* auf Roheisen pro Tonne, 12 *M.* für Luppen, 20 *M.* für Eisen, 20 *M.* für Guß und 60 *M.* für Weißblech.

Herr **Stumm**: Glauben Sie, daß Schwarzblech und Träger mit 20 *M.* genügend geschützt sind?

Herr **de Wendel**: Ich hoffe, daß unser Werk damit durchkommt.

Frage 4:

Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:

a) für die Eisenindustrie selbst,

b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

Natürlich wird die Eisenindustrie mehr beschäftigt werden, auch die Handels- und Transportinteressenten werden zufrieden sein, aber die Leute, welche sich mit der Einfuhr vom Auslande beschäftigen, also die Importeure werden natürlich einen Verlust haben.

Die Preise für die Konsumenten würden nicht viel höher steigen.

Herr **v. Schloer**: Der Herr Sachverständige ist also der Meinung, eine Einführung von Zöllen in der Größe, wie Sie sie proponirt haben, würde nicht die Folge haben, daß um den Betrag der Zölle die Preise des Eisens in Deutschland steigen würden?

Herr **de Wendel**: Sie würden nicht sehr hoch steigen. Die Steigerung würde jedenfalls nicht parallel mit den Zollsätzen gehen.

Frage 5:

Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Man muß eben versuchen, möglichst billig zu transportiren, besonders für Export.

Herr **Stumm**: Die Abschaffung der Militärdienstpflicht beantragen Sie also nicht?

Herr **de Wendel**: Daran ist wohl nichts zu ändern.

Frage 6:

Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Die Frachtermäßigung müßte sehr erheblich sein, wenn sie die Zölle ersetzen sollte.

Frage V:

Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen, und event. welche?

Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Nein.

Vorsitzender: Ich schließe die Vernehmung und spreche Ihnen den Dank für Ihre Mittheilungen aus.

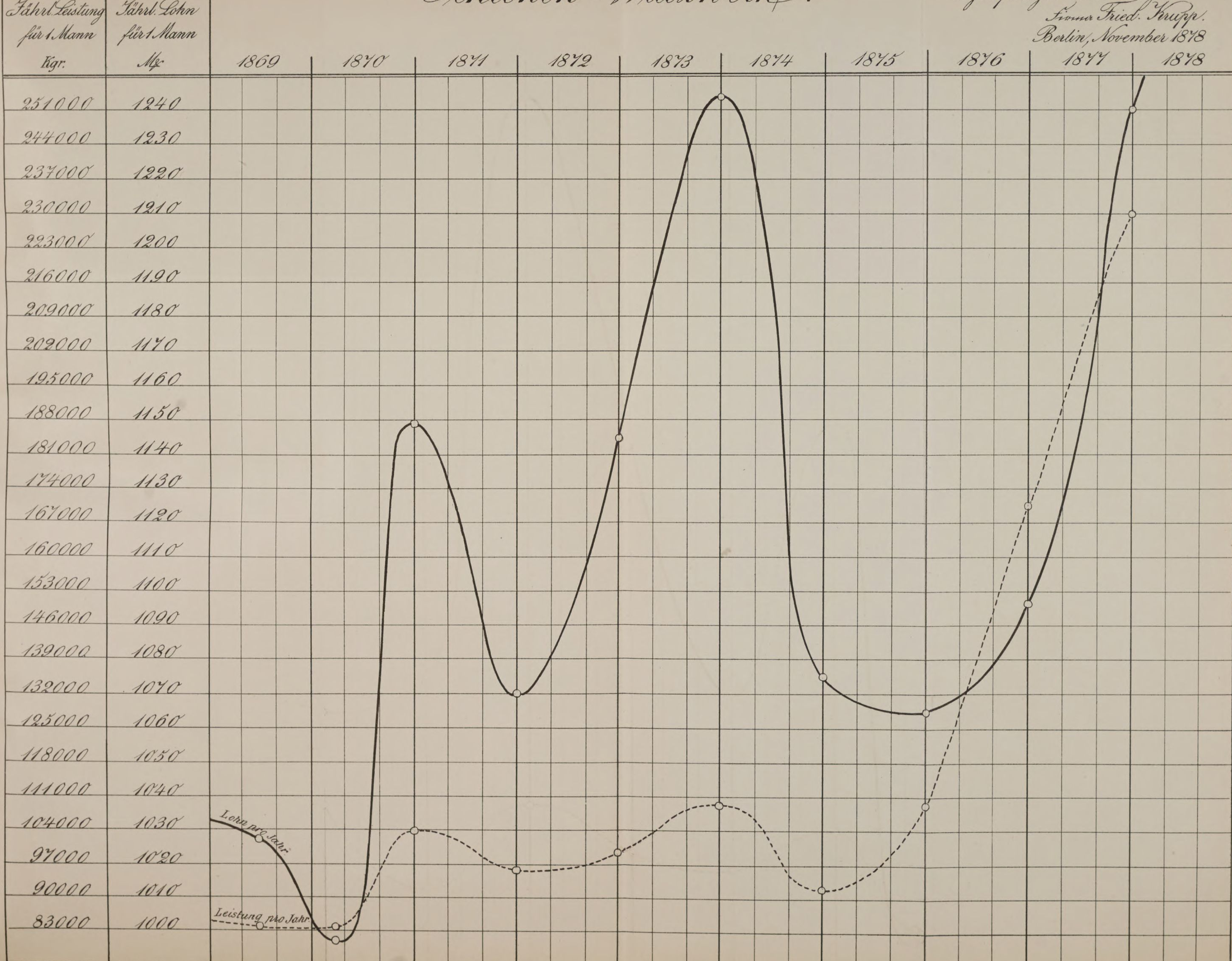
Herr **de Wendel**: Ich danke Ihnen für die Geduld, die Sie mit meinem schlechten Deutsch gehabt haben.

Schluß 2 Uhr.

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Schienen-Walzwerk.


Anlage zu I.6.3
und II 15
Sachverständiger: Carl Meyer
Firma Fried. Krupp.
Berlin, November 1878



Bandagen = Walzwerk.

Durchschnitts-Lohn u. Leistung pro Mann u. Jahr.

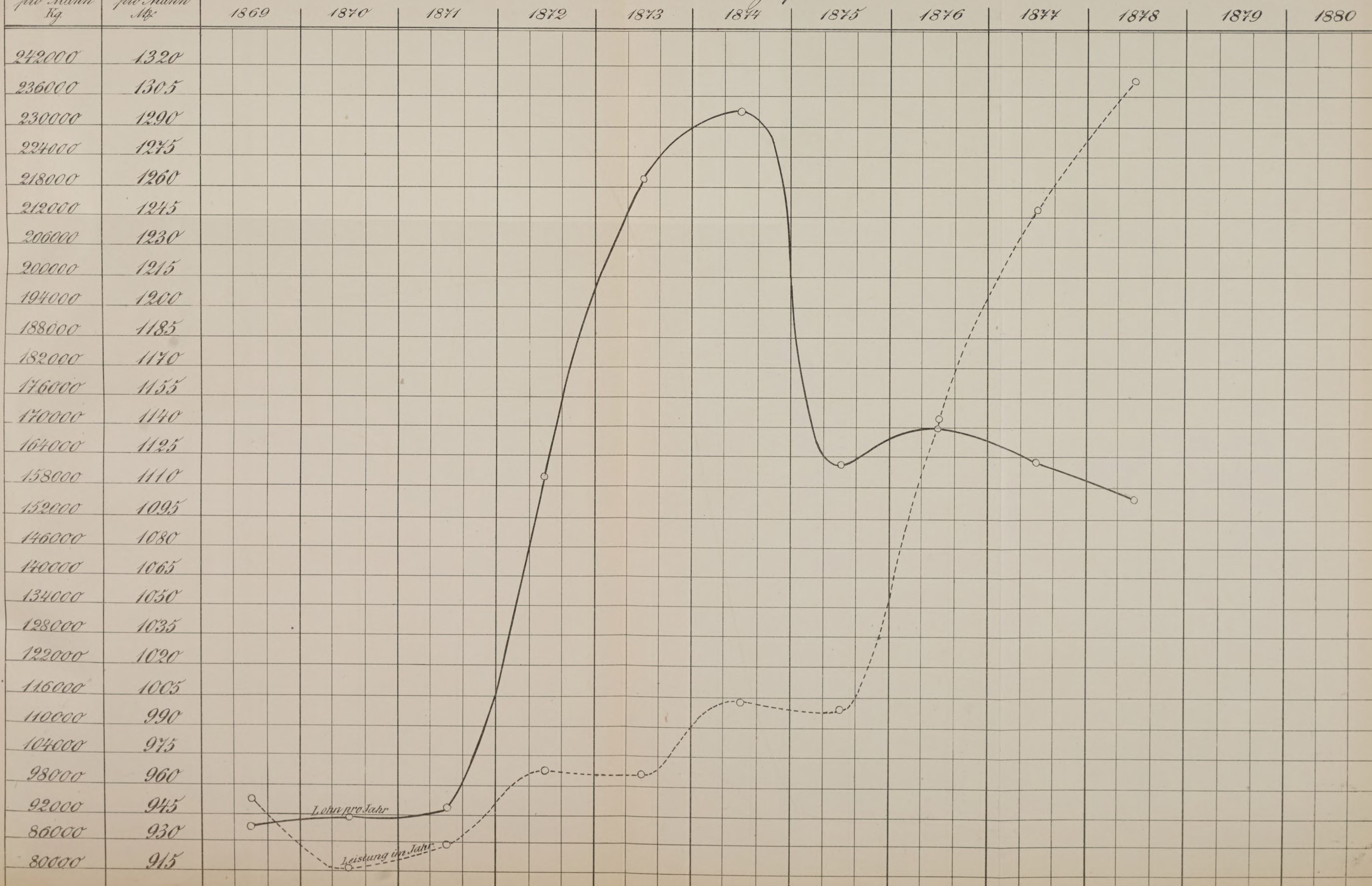
Anlage zu I. b. 3
und II. 15
Sachverständiger: Carl Meyer
Firma Fried. Krupp
Berlin, November 1878.



Anlage zu I. b. 3.
und II. 15.
Sachverständiger: Carl Meyer
Firma Fried. Krupp
Berlin, November 1878


Bessemer-Werke

Durchschnitts-Lohn u. Leistung pro Jahr & Mann.



Sachverständiger: Carl Meyer.
Firma Fried. Krupp.
Berlin, November 1878.

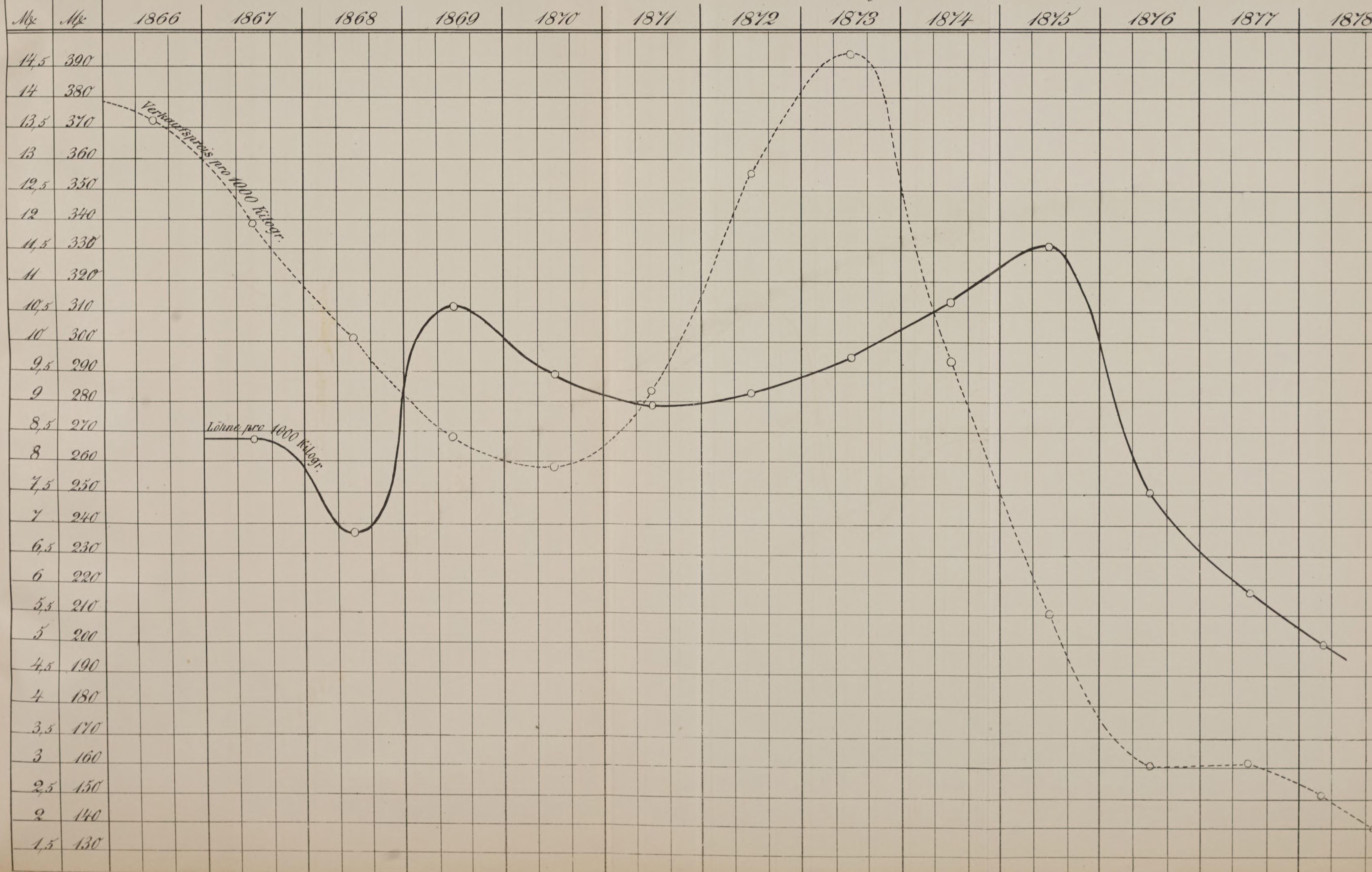
Jährlicher Durchschnittslohn u. jährliche Leistung der ganzen Fabrik.



Schienen-Walzwerk.
Durchschnittspreise für das Kalenderjahr.

Anlage zu I. b. 3. und I. d. 3.

Sachverständiger: Carl Meyer
Firma Fried. Krupp.
Berlin, November 1878.



Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Fünfte Vernehmung

am

8. November 1878

(2 Uhr).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender,
" Geh. Oberregierungsrath Huber,
" Königl. bayr. Staatsrath von Schloer,
" Geh. Kommerzienrath Stumm,
" H. H. Meier,
" Geh. Bergrath Dr. Wedding.

Sachverständiger: Herr Kommerzienrath Meyer zu Berlin.

(Fragebogen A.)

Vorsitzender: Wir kommen zur Vernehmung des Herrn Kommerzienrath Meyer, der die Güte hat, den Herrn Geheimen Kommerzienrath Alfred Krupp zu Essen zu vertreten. Ich würde Sie bitten, uns zunächst Bericht zu geben über die Ausdehnung Ihres Betriebes und Ihrer Fabrikation.

Herr **Meyer:** Das Etablissement Krupp nimmt in sofern eine andere Stellung gegenüber den anderen Konkurrenzwerken ein, als es außer der Fabrikation für Eisenbahnmaterial speziell noch die Kanonenfabrikation hat. Auf der einen Seite stellt dieses unsere Fabrikation günstig, auf der andern Seite ist aber auch nicht zu verkennen, daß im Allgemeinen über unsere Kanonenfabrikation ein großer Irrthum obwaltet. Man glaubt, daß der reine Gewinn an diesen Kanonen ein ganz exorbitanter sei und uns gestattet, auf Zölle und sonstige Schutzmaßregeln zu verzichten. Es klingt im ersten Augenblick recht plausibel, wenn es heißt, bei den Kanonen ohne Konkurrenz werden 100 pCt. verdient. Diese finden sich leider nicht in unseren Büchern ziffermäßig ausgedrückt und die Herren würden eine andere Ansicht bekommen, wenn Ihnen Mittheilungen über die Gußstahlkanonenfabrikation gemacht würden.

Vorsitzender: Wir können also konstatiren, daß das Etablissement Krupp vorzugsweise Eisenbahngegenstände, Gußstahlwaaren und außerdem Kanonen aus demselben Material anfertigt.

Herr **Stumm:** Sie machen aber auch eiserne Bleche?

Herr **Meyer:** Gewiß, unsere Werke umfassen das gesammte Gebiet, welches überhaupt mit dem Eisenbahnbau und Dampfschiffbau zusammenhängt; das sind also die Materialien für Lokomotiven, Waggons, Schienen, Bleche.

Herr **v. Schloer:** Wenn ich nicht irre, so erstreckt sich Ihre Fabrikation auch noch weiter; nicht blos auf das Eisenbahnmaterial, sondern überhaupt auf Material für alle Industriezweige?

Das Etablissement macht alles, was aus Eisen und beziehungsweise Stahl für die Industrie im Allgemeinen nothwendig ist mit hervorragender Antheilnahme der Fabrikation von Eisenbahnmaterial und Kriegsmaterial?

Herr **Meyer:** Ja!

Vorsitzender: Also Sie machen auch Eisenfabrikate zum Verkaufe?

Herr **Meyer:** Ja wohl, namentlich auch Bleche und Maschinentheile für kleinere Maschinenfabriken.

Herr **Stumm:** Aber kein Handelseisen?

Herr **Meyer:** Nein!

Frage A. 1:

> Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Durch die Fabrikation der Geschütze ist es für uns sehr schwierig, fast unmöglich, die Selbstkosten für unser Friedensmaterial genau zu ermitteln, es gibt eine Menge Generalunkosten, die eine ganz hervorragende Stelle einnehmen. Es

sind beispielsweise die sehr hohen Gehälter der Beamten, Betriebsführer, namentlich außerordentlich hohe Löhne der Arbeiter, die wir für die Kanonenfabrikation gebrauchen, aber auch für das Friedensmaterial verwenden müssen. Ferner werden unsere Generalunkosten wesentlich erhöht durch die Kostspieligkeit unserer Eisenbahnanlagen auf dem Werke, die etwa 5 Meilen umfassen. Wenn wir nur Friedensmaterial machten, würden wir mit sehr leichten Bahnen auskommen können, während wir jetzt Bahnen haben bauen müssen, um auch die schweren Geschütze bis zu 70 000 kg transportiren zu können. Dadurch wird der Eisenbahntransport innerhalb des Werkes sehr theuer; ungefähr 6 ℳ pro Tonne kommen auf unsere Selbstkosten an Eisenbahnfrachten innerhalb des Werkes. Aus diesen Gründen würde es nicht leicht sein, die Selbstkosten genau zu trennen, wir müssen deshalb mehr oder minder annähernde Zahlen annehmen. Im Allgemeinen werden sich unsere Selbstkosten nicht wesentlich ändern gegen diejenigen unserer Konkurrenz.

Wir verarbeiten eignes Rohmaterial, eigne Erze, besitzen unsere eignen Kohlengruben. Die Erze, die wir selbst fördern für die Saynerhütten, werden sich ungefähr auf 15 ℳ stellen; die Erze auf der Johannishütte bei Duisburg kommen großentheils von Spanien.

Da das Etablissement Krupp Privatbesitz eines Einzelnen ist, glaube ich nicht, daß es ein großes Interesse daran haben könnte, seine Selbstkosten so genau mitzutheilen, höchstens könnte ich Ihnen einige Selbstkosten nennen, die ich aus der Konkurrenz geschöpft habe.

Vorsitzender: Das kann uns aber hier nicht dienlich sein, daß Sie aus den Mittheilungen Anderer heraus die Preise uns mittheilen.

Herr **Meyer:** Sie stimmen aber in etwas mit den unsrigen überein.

Herr **v. Schloer:** Ich glaube doch, daß es interessant wäre, die Angaben kennen zu lernen, welche Sie für Ihre Werke machen können.

Herr **Meyer:** Ich kann Ihnen auch die Prozentsätze angeben, mit welchen Löhne, Kohlen, Frachten und sonstige Unkosten in unsern Selbstkosten enthalten sind, aber die absoluten Ziffern würde ich nicht nennen können.

Vorsitzender: Ich bitte also zu konstatiren, daß Sie die Beantwortung der ersten Frage nicht zu geben in der Lage sind.

Herr **Meyer:** Ich will die Beantwortung nicht gerade ablehnen, jedoch bin ich nicht in der Lage, ganz genau anzugeben, wie sich z. B. die Generalunkosten auf unser Eisenbahnmaterial vertheilen! Wir haben kein Interesse daran, genau zu sagen, wie sich unsere Selbstkosten stellen.

Frage 2:

> Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Die Selbstkosten der Kohlen bei den anderen Werken werden mit unseren Selbstkosten übereinstimmen, sie stehen zwischen 24 und 26 ℳ pro 100 Ctr, je nach der Qualität der Kohle.

Die Selbstkosten für unser Bessemer-Roheisen werden sich auf 65 bis 70 ℳ stellen pro Tonne.

Herr **Stumm:** Bezieht sich das auf den Produktionsort oder auf Essen?

Herr **Meyer:** Die Preise verstehen sich franco Essen. Auf unseren Sayner Hütten verhütten wir inländische Erze und haben auf das Roheisen die hohe Fracht von den Hütten nach Essen, während auf unserer Johannishütte bei Duisburg großentheils spanische Erze verhüttet werden. Hier liegt die hohe Fracht auf den Erzen, und die geringere auf dem Roheisen!

Herr **Stumm:** Ich glaube, wenn Sie keine Details zu geben in der Lage sind, daß diese Mittheilungen für uns kaum nöthig sind.

Herr **Meyer:** Ich war auch der Ansicht, daß das für Sie keinen Werth haben könnte, da Sie ja von vielen der anderen Herren Sachverständigen noch mehr zu hören Gelegenheit haben.

Vorsitzender: Wir haben angenommen, daß diejenigen Herren, welche hier erschienen, ihre eigene Erfahrung mittheilen, da Sie das zu thun nicht bereit sind, glaube ich, können wir die Frage verlassen.

Frage 3 würde demnach auch wegfallen.

Ebenso würden Sie auch Frage 4 nicht beantworten.

Herr **Meyer:** Vielleicht würden Sie aber die Eintheilung in Lohn, Kohle und Frachten für unsere Fabrikate hören wollen.

Diese Unkosten betragen an Lohn 43 pCt. der gesammten Selbstkosten, an Kohle $10,_{02}$ pCt., an Frachten $29,_{91}$ pCt. und an diversen Unkosten $17,_{07}$ pCt. für Hämatit-Roheisen.

Herr **Stumm:** Ich glaube, hierbei sind die Kosten für Erze wohl bereits zergliedert in Lohn, Frachten und Diverses.

Herr **Meyer:** Für das Roheisen zu Blechen beträgt der Lohn $43,_{10}$ pCt., für Kohlen $8,_{20}$ pCt., Frachten $25,_{09}$ pCt. und die Diversa $23,_{68}$ pCt.

Herr **v. Schloer:** In den $43,_{10}$ pCt. ist alle Arbeit enthalten, die überhaupt auf die Herstellung dieser Sachen verwandt wird?

Herr **Meyer:** Ja! — Für Schienen: Lohn $40,_{23}$ pCt., Kohlen $10,_{38}$ pCt., Frachten $20,_{69}$ pCt. und Diversa $28,_{70}$ pCt.

Für Bleche: Lohn $41,_{86}$ pCt., für Kohlen $15,_{94}$ pCt., für Frachten $11,_{88}$ pCt. und für Diversa $30,_{32}$ pCt.

Herr **Stumm:** Sie sind nicht in der Lage, für jeden von diesen Artikeln die wirklichen Selbstkosten anzugeben?

Herr **Meyer:** Nein.

Vorsitzender: Die Fragen 5 bis 7 würden also auch fortfallen.

Frage 8:

> Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchem Grunde ist dies der Fall?

Herr **Meyer:** Wenn ich vielleicht mit England beginnen darf, so ist dort eine sehr begünstigte Lage, das Nebeneinanderliegen von Eisen und Kohle macht eine enorme Frachtersparniß gegenüber unseren Verhältnissen, ferner der viel bessere Arbeiter in England, worauf ich noch bei einer späteren Frage zurückkommen werde.

Vorsitzender: Da Sie Ihre Selbstkosten nicht angeben, werden wir nun zum zweiten Abschnitte übergehen:

b. Arbeiterverhältnisse.

Frage 1:

> Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

Herr **Meyer**: Wir haben im Allgemeinen Mangel an Arbeit, dagegen wird es schwer, die tüchtigen Arbeiter zu bekommen, die wir speziell für die Kanonenfabrikation nöthig haben. Trotz hoher Löhne wird es sehr schwer, die wirklich tüchtigen Arbeiter, wie Schmiede und Schlosser zu bekommen.

Frage 2:

Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

Als Beantwortung dieser Frage würde ich die Arbeiterzahl von 1872 bis jetzt anführen.

Ich gebe die Zahlen nur für Essen, nicht für die Hütten und Gruben; auf letzteren ist die Arbeiterzahl eine gleichmäßigere geblieben, weil wir vollkommen beschäftigt sind; ich glaube auch, daß Sie über unsere Hütten und Gruben von anderen Seiten unterrichtet werden. — Im Jahre 1872/73 beschäftigten wir 11 160 Mann, 1873/74 12 490 Mann, 1874/75 10 490 Mann, 1875/76 9 600 Mann, 1876/77 8 400 Mann, 1877/78 9 000 Mann. Die Erhöhung der Arbeiterzahl von 1876/77 zu 1877/78 findet ihre Erklärung in den bedeutenden Kanonenbestellungen, die wir im vorigen Jahre von Rußland bekommen haben und die in kurzer Frist geliefert werden mußten. Wir sind jetzt aber in der Lage, bis zum nächsten Frühjahre noch 1500 Mann etwa entlassen zu müssen, so daß wir glauben, auf 7 000 bis 7 500 zurück zu kommen!

Herr **Stumm**: Sind diese Arbeiter zum überwiegenden Theile in der Kanonenfabrikation beschäftigt?

Herr **Meyer**: Nein, das nicht; aber wenn wir in der Kanonenfabrikation diese theueren Arbeiter haben, so influirt das auch auf die übrigen Werkstätten; einestheils müssen die tüchtigen Hammerschmiede, die wir haben, nicht nur Kanonen schmieden, sondern auch Friedensmaterial; wir sind ja mit den Hämmern nicht blos für Kanonen beschäftigt, es muß mit denselben Hämmern auch das billigste Material geschmiedet werden! Dann ist es auch schwer, gleichzeitig in den Kanonenwerkstätten hohen Lohn zu bezahlen und in den anderen Werkstätten, die für den Frieden arbeiten, einen geringeren Lohn zu zahlen; es würden uns die Leute von dort fortgehen.

Herr **Stumm**: Können Sie uns nicht den Prozentsatz der Arbeiter für die Kriegsarbeit und für die Friedensarbeit angeben?

Herr **Meyer**: Einen genauen Prozentsatz haben wir nicht; ich glaube, daß nahezu die Hälfte berechnet werden muß; das ist natürlich nur eine Annahme.

Frage 3:

Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

Ich habe mir erlaubt, zur Erläuterung dieser Frage eine graphische Darstellung anfertigen zu lassen, die vielleicht als Material dienen kann einestheils über die Löhne und dann auch für eine spätere Frage (II. 15), die unsere Betriebsverbesserung betrifft. Die Leistung des einzelnen Arbeiters ist daraus ersichtlich.

Diese Darstellungen sind am Schlusse beigefügt.

Diese graphische Darstellung ist insofern sehr interessant, als man daraus ersehen kann, wie bei den allerhöchsten Löhnen die Leistungen am geringsten waren, und wie sich das später in das Gegentheil geändert hat.

Ich bin auch in der Lage, Ihnen die Durchschnittsverdienste der Leute anzugeben. Die Lohnsätze sind bei uns von untergeordneter Bedeutung, weil wir, wenn es irgend möglich ist, alles mit Akkordarbeit abmachen lassen. Der Verdienst ist auf Jahr und Kopf berechnet. Von 1869/70 betrug der Durchschnittsverdienst pro Mann und Jahr 905 *M.*, 1870/71 910 *M.*, 1871/72 1020 *M.*, 1872/73 1125 *M.*, 1873/74 1160 *M.*, 1874/75 1170 *M.* — Dabei möchte ich darauf aufmerksam machen, daß in einer Zeit, in welcher die Preise schon enorm heruntergegangen waren, die Löhne noch in die Höhe gingen, — 1875/76 1090 *M.*, 1876/77 1050 *M.* und 1877/78 1060 *M.*

Herr **Stumm**: Wie sind diese Jahresdurchschnitte berechnet? Handelt es sich einfach um die Gesammtheit der Löhne, dividirt durch die Anzahl der Arbeiter?

Herr **Meyer**: Jawohl!

Herr **Stumm**: Wenn man den richtigen Vergleich zwischen den einzelnen Jahren machen wollte, würde man auf diese Weise annehmen, daß die Anzahl der Arbeitsschichten in jedem einzelnen Jahre gleich gewesen ist?

Herr **Meyer**: Das muß angenommen werden.

Herr **Stumm**: Ist das aber der Fall gewesen?

Herr **Meyer**: Nein.

Herr **Stumm**: Wieviel Arbeitsschichten nehmen Sie pro Jahr und Arbeiter an?

Herr **Meyer**: Die Frage kann ich nicht beantworten; mir liegen darüber keine Zahlen vor. Da wir fast nur Akkordarbeit haben, haben wir nicht das Interesse, die Schichten so genau zu verfolgen.

Herr **Stumm**: Sie haben doch jedenfalls in der Knappschaftskasse einen Durchschnittssatz von Krankenschichten, sind diese in dem Jahresverdienst mitenthalten?

Herr **Meyer**: Was ich nannte, ist der effektive Verdienst der Leute. Der Schichtlohn in Essen beträgt augenblicklich für die Tagarbeiter 2,30 *M.*, und für die Werkstätten durchschnittlich 3,20 *M.*

Die Schichtlöhne unserer Kohlenarbeiter betrugen 1869 2,69 *M.*, 1870 2,76 *M.*, 1871 2,95 *M.*, 1872 3,40 *M.*, 1873 3,85 *M.*, 1874 3,83 *M.*, 1875 3,63 *M.*, 1876 3,37 *M.*, 1877 2,83 *M.*, 1878 2,68 *M.*

Das ist aber der Durchschnittsschichtlohn für die verschiedenen Gattungen von Arbeitern inkl. Schlepper und jugendliche Arbeiter.

Herr **Stumm**: Es würden bei dem Jahresdurchschnitt also die Krankenlöhne hinzutreten, welche die Arbeiter aus der Knappschaftskasse erhalten haben, als Gesammteinnahme des Arbeiters?

Herr **Meyer**: Wir haben keine Knappschaftskasse sondern eine Krankenkasse, lediglich für die Arbeiter unserer Fabrik. Ganz genau würde die Einnahme des Arbeiters doch nicht festzustellen sein, da auch die Arbeiter, soviel ich weiß, unter sich noch Unterstützungskassen haben.

Herr **Stumm**: Dazu bezahlen aber auch die Arbeitgeber ihre besonderen Beiträge.

Herr **Meyer**: Ich kann darüber keine Mittheilungen machen.

Frage 4:

Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

Wenn nicht in Kürze eine Ermäßigung der Lebensmittelpreise eintritt, so glauben wir bestimmt, eher eine Lohnerhöhung geben zu müssen, namentlich bei den geringer bezahlten Arbeitern, denn bei einem Schichtlohn von 23 Silbergroschen kann der Mann bei der Höhe der Lebensmittel und der Steuern durchaus nicht bestehen, trotzdem das Krupp'sche Etablissement enorm für die Arbeiter gesorgt hat durch billige Wohnungen, durch billige Lebensmittel, durch die großen Konsumanstalten. Aber es ist doch kaum möglich, daß der Mann, wenn er ein paar Kinder hat, mit dem Lohne durchkommen kann.

Frage 5:

Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

Die Leute würden sich eben noch schlechter nähren müssen, sie würden die Kraft noch mehr verlieren. Unser Arbeiter ist im Allgemeinen schon jetzt weniger leistungsfähiger, er würde noch weniger leisten. Vor allen Dingen würden die guten Arbeiter fortgehen.

Frage 6:

Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Es ist ja schwer, auf eine solche Frage eine durchaus begründete Antwort zu geben oder einen Beweis zu führen. Es steht aber fest, daß unsere Arbeiter durch die plötzlich zu großer Höhe gesteigerten Löhne vollständig demoralisirt wurden, da nichts für den Arbeiter so gefährlich ist, als eine plötzliche unmotivirte, erhebliche Steigerung. Ein langsames Steigen der Löhne ist für den Arbeiter wesentlich besser; er wird allmählich mehr für seinen Comfort, Essen und Trinken ausgeben und dann auch leistungsfähiger sein. Bei dem plötzlichen Steigen haben wir auch in Berlin gesehen, wie die Arbeiter sich bis zu Kaviar und Austern verstiegen haben.

Frage 7:

Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

Unzweifelhaft ist, daß durch die Hetzereien der sozialdemokratischen Blätter unsere Arbeiter unlustiger zur Arbeit geworden sind. Mit der Unlust zur Arbeit und der Unzufriedenheit kam auch eine Verminderung der Leistung.

Frage 8:

Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes.

Ich habe über England ganz spezielle Nachrichten durch einen meiner Kollegen, der Engländer ist und mit den englischen Verhältnissen sehr genau vertraut ist, erhalten, es ist Herr Longsdone. Ein wesentlicher Vortheil der englischen Industrie beruht in der Lohnzahlung. Dort werden Vormänner angestellt, welche für eine bestimmte Leistung, also pro Tonne fertiger Schienen u. s. w. einen bestimmten Lohn bekommen. Dieser Vormann beschafft sich die nöthigen Arbeiter selbst und lohnt sie. Daraus resultirt der Vortheil, daß man die Arbeiter nicht so genau zu kontroliren braucht, ob sie ihre Pflicht thun, wie es in unsern Werkstätten nothwendig ist. In England achten die Arbeiter, die zu einem bestimmten Vormann gehören, schon selber auf einander. Andererseits aber wird dem Arbeitgeber eine große Last abgenommen, denn Krankenkassen in unserem Sinne haben die Engländer nicht, da die Arbeiter ihre Krankenkassen unter sich haben. Der Lohn stellt sich darnach in England ungefähr auf 43 gegenüber Deutschland, Rheinprovinz mit 63 ℳ.

Herr **Stumm**: Was bedeuten diese beiden Zahlen?

Herr **Meyer**: Das heißt, daß wir für dieselbe Arbeit 63 ℳ, die Engländer nur 43 ℳ zu zahlen haben.

Herr **Stumm**: Wie kommen aber grade die Zahlen 43 und 63 heraus?

Herr **Meyer**: Das ist berechnet nach den verschiedenen Preisen des Einsatzes für eine Tonne fertiger Schienen.

Ich habe nur diese Durchschnittsziffern gemeldet bekommen. Thatsache ist, daß ein englischer Arbeiter pro Tag 6 Schilling verdient und so enorm viel leistet, daß wir noch immer für eine Tonne Schienen die Hälfte Lohn mehr zahlen müssen, als in England bezahlt wird!

In Belgien sind die Löhne den unsrigen ziemlich gleich. Mir sind da Mittheilungen gemacht, die wohl ziemlich korrekt sind, daß ein Puddler bei uns $5_{,50}$ ℳ verdient, in Belgien $5_{,30}$ Frcs., also ziemlich dasselbe. Ein Schweißer $2_{,14}$ ℳ, in Belgien $2_{,80}$ Frcs., alles pro Tonne. Der Walzer $1_{,85}$ ℳ gegen $2_{,30}$ Frcs. Dagegen stehen die Tagelöhner auf $2_{,40}$ ℳ gegen 3 Frcs. in Belgien, also nicht ganz gleich. Nur ist der belgische Arbeiter etwas geschickter in seiner Arbeit und leistet mehr als der unsrige. Es liegt das vielleicht auch an dem Material, daß der Arbeiter am Puddelofen bei uns nur 6 oder 7 Chargen macht, in Belgien 7 oder 8. Bei Krupp ist oft die Zahl der Chargen noch geringer.

Frage 9.:

Sind die Arbeitslöhne einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

Der englische Arbeiter ist bekanntlich besser genährt als der deutsche, er würde also schon eher etwas von seinem Lohn missen können als der deutsche. Daß in England eine energische Lohnermäßigung in Aussicht steht, ist schon durch die Zeitungen bekannt gegeben. Ich las noch kürzlich in der Nationalzeitung, die ja nicht zu den Freunden des Schutzzolls gehört, daß eine Ermäßigung um 10 pCt. in der nächsten Zeit eintreten würde.

Außerdem ist die Arbeitszeit in England geringer als in Deutschland, und man hofft, die frühere 12stündige Arbeitszeit gegen die $10^1/_2$stündige ohne Lohnerhöhung einführen zu können.

Herr **von Schloer**: Das gilt wohl hauptsächlich vom Bergbau?

Herr **Meyer**: Jawohl, bei den Hüttenwerken ist es anders.

c. Frachten.

Frage 1.:

Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

Auf diese Frage würde nur eine sehr umfangreiche Antwort zu geben sein, ich erlaube mir deshalb, eine Zusammenstellung zu den Akten zu geben.

Nachweisung

über die von der Firma Friedr. Krupp, Gußstahlfabrik bei Essen, bisher gezahlten Frachten für Fabrikate nach den Hauptabsatzgebieten, und zwar:

a. Bahnfrachten unter Zugrundelegung der Sätze des Reformtarifs,

b. Wasserfracht mit vorhergehendem Bahntransport.

Von Essen nach	Entfernung km	Stückgut pro 1000 kg	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren in Ladungen von 5000 kg pro 1000 kg	In Wagenladungen von 10 000 kg: Eisen und Stahl in Stangen, Blechen u. Platten pro 1000 kg	In Wagenladungen von 10 000 kg: Eisenbahnschienen pro 1000 kg	In Wagenladungen von 10 000 kg: Eisen- und Stahlwaaren 2c. pro 1000 kg	Bemerkungen.
			a. Bahnfrachten.				
Ruhrort Hafen . . .	20	—	1,90	1,60	1,60	1,80	Hierzu Hafenbahngeld pro Tonne M. 0,25
Köln	99	10,60	5,40	4,20	4,20	5,60	
Bremen transit . . .	255	28,80	9,40	7,50	7,50	7,50	billige Frachtsätze für Export.
Hamburg transit. . .	365	40,30	13,00	10,60	10,60	10,60	
Lübeck transit . . .	444	49,10	18,90	13,40	13,40	13,40	
Erfurt	402	46,20	21,30	15,30	15,30	19,30	
Berlin	505	55,40	26,50	18,90	18,90	23,90	
Magdeburg, bei Buckau .	390	44,90	20,70	14,90	14,90	18,80	
Leipzig	450	51,50	23,70	17,00	17,00	21,50	
Chemnitz	543	61,90	28,80	20,70	20,70	26,20	
Braunschweig	320	37,20	17,20	12,40	12,40	15,60	
Hannover	290	28,80	13,70	9,90	9,90	12,40	
Kassel	242	27,40	13,30	9,70	9,70	12,10	
Bodenbach	640	74,40	34,40	24,80	24,80	31,20	
Glückstadt	421	47,30	23,50	16,70	16,70	21,00	
Stettin	640	74,50	35,30	24,60	19,90	31,00	
Posen	789	88,80	40,70	28,80	28,80	54,70	
Alexandrowo	909	105,10	47,90	29,00	27,30	35,20	
Wirballen	1251	142,90	63,40	37,30	30,00	46,10	
Frankfurt a. O. . . .	615	69,70	32,00	22,70	22,70	28,90	
Breslau	795	89,50	41,00	29,00	29,00	37,00	
Aschaffenburg	351	38,60	19,10	13,90	13,90	17,00	für die bayrischen Bahnen.
München	711	74,30	37,40	25,20	25,20	32,30	
Passau	755	85,50	40,80	27,00	27,00	35,00	
Nürnberg	537	60,60	28,80	19,70	19,70	25,30	
Karlsruhe	409	45,90	22,40	15,60	15,60	19,50	
Mannheim.	344	38,30	18,70	13,30	12,30	16,60	
Mainz	277	29,60	14,70	10,50	10,50	12,50	
Mülhausen	561	60,20	30,10	20,30	20,30	25,70	
Straßburg.	451	50,80	24,30	16,80	16,80	21,10	
Metz und Montigny . .	384	43,50	21,00	14,70	14,70	18,50	
Basel	694	63,70	30,09	19,10	19,10	25,00	
Eßlingen	489	55,10	27,30	18,90	18,90	23,40	
Limburg a. d. Lahn .	222	25,30	12,50	9,00	9,00	11,20	
Warschau	1133	91,00	40,60 resp. 52,60	40,60	33,70	52,60	
Wien	1188	76,32	38,80	38,80	38,80	38,80	
Prag	905	52,00	30,20	30,20	30,20	30,20	
Pest	1439	81,40	49,20	49,20	49,20	49,20	

Von Essen per Bahn bis Ruhrort und ab da via Rotterdam, Amsterdam oder Antwerpen bezw. per Bahn nach Lübeck und ab da per Wasser nach	Eisen und Stahl in Stangen u. Schienen per t.	Eisen- und Stahlwaaren, grobe per t.	Von Essen per Bahn bis Ruhrort und ab da via Rotterdam, Amsterdam oder Antwerpen bezw. per Bahn nach Lübeck und ab da per Wasser nach	Eisen und Stahl in Stangen u. Schienen per t.	Eisen- und Stahlwaaren, grobe per t.
b. Wasserfracht.					
Danzig	16,00	18,80	Genua	21,00	25,60
Pillau	16,30	19,00	Livorno	21,00	25,60
Königsberg	16,80	19,90	Neapel und Ancona	21,50	26,60
Riga und Reval	18,40	24,50	Santander	21,60	26,50
Cronstadt	18,80	25,40	Lissabon	21,60	26,50
St. Petersburg	19,00	25,90	Kopenhagen und Korsör . . .	14,75	18,95
Moskau via Riga	39,20	44,80	Gothenburg	17,50	23,15
Odessa	24,20	28,70			

Vergleichende Uebersicht

der auf den belgischen Eisenbahnen für die nachstehend aufgeführten Artikel bestehenden tarifmäßigen Frachtsätze, welche auf den deutschen Eisenbahnen Anwendung finden.

Entfernung.	Frachtsätze der belgischen Eisenbahnen für		Frachtsätze der deutschen Eisenbahnen			
			a) im Lokalverkehr:		b) im Verbandsverkehr:	
	Eisen u. Stahl in Stangen, Eisenbahnschienen, Bleche, Platten nicht polirt pro 1000 kg.	Roheisen und Eisenerz pro 1000 kg.	Eisen u. Stahl in Stangen, Eisenbahnschienen, Bleche, Platten 2c. pro 1000 kg.	Roheisen und Eisenerz pro 1000 kg.	Eisen u. Stahl in Stangen, Eisenbahnschienen, Bleche, Platten 2c. pro 1000 kg.	Roheisen und Eisenerz pro 1000 kg.
1 belg. Meile = 5 km	1,40	0,96	1,00	0,90	1,40	1,30
2 " " = 10 "	1,28	1,12	1,20	1,10	1,60	1,50
3 " " = 15 "	1,52	1,28	1,40	1,30	1,70	1,60
4 " " = 20 "	1,76	1,44	1,60	1,40	1,90	1,70
5 " " = 25 "	2,00	1,60	1,90	1,60	2,10	1,90
10 " " = 50 "	3,20	2,40	3,00	2,40	3,00	2,50
15 " " = 75 "	4,40	3,20	3,80	2,90	3,80	3,20
20 " " = 100 "	5,00	3,60	4,70	3,50	4,70	3,80
25 " " = 125 "	5,40	3,80	5,60	4,00	5,60	4,50
30 " " = 150 "	5,60	4,00	6,50	4,60	6,50	5,10
35 " " = 175 "	5,80	4,20	7,30	5,10	7,30	5,80
40 " " = 200 "	6,00	4,40	8,20	5,70	8,20	6,40
45 " " = 225 "	6,20	4,60	9,10	6,20	9,10	7,10
50 " " = 250 "	6,40	4,80	10,00	6,80	10,00	7,70
51 " " = 255 "	6,14	4,84	10,10	6,90	10,10	7,80
52 " " = 260 "	6,48	4,88	10,30	7,00	10,30	8,00

Die Frachtsätze stellen sich in den Lokalverkehren der deutschen Eisenbahnen niedriger bei Entfernungen bis inkl. 100 km, dagegen bei Entfernungen über 100 km bis zu 70 pCt. höher.

Die aus dem Tarife des norddeutschen Verband-Verkehrs entnommenen Frachten sind bis zu 80 pCt. höher wie die Frachten auf den belgischen Bahnen.

Frage 2:

Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt?

Die bisher gezahlten Eisenbahnfrachten für den Bezug unserer Materialien und für den Versandt unserer Fabrikate sind auf der nachstehend bezeichneten Basis konstruirt:

A. Für Rohmaterialien.

1. Roheisen, altes Eisen, Stahlabfälle, Kalksteine, Steine, gebrannte und rohe, Sand, Thon, Brenn- und Grubenholz:
   Einheitsfrachtsatz bis 50 km pro 100 kg ℳ —. 0,23
   weiter " 100 " " —. 0,22
2. Kalk, gebrannt, Cement, Holz, roh bearbeitet 2c.
   für die ersten 50 km pro 100 kg . . " —. 0,27
   weiter " 100 . . . " —. 0,25
3. Eisenerze, für die ersten 50 km pro 100 kg " —. 0,20
   und für folgende " . . . . . " —. 0,18
4. Steinkohlen und Koks pro 50 kg und 7,5 km 1 Silberpfennig, mit einigen Ausnahmen bei Transporten auf kurze Entfernungen.

Zu den vorstehend sub 1 bis 4 aufgeführten Einheitsfrachtsätzen tritt hinzu eine Expeditionsgebühr, welche beträgt bis zu 10 km pro 100 kg . . . . ℳ 0,08
steigend für je weitere 10 km um . . " 0,01
bis über 40 km zusammen . . . . " 0,12

Abweichungen von den vorstehenden Grundtaxen greifen Platz für Transporte auf kürzere Entfernungen, sowie auch nach solchen Stationen, wo eine Konkurrenz in Frage kommt.

Für den Bezug von Kohlen von unseren bei Gelsenkirchen belegenen Zechen zahlen wir beispielsweise pro Tonne und Kilometer bei einer Entfernung von 10 km . . . ℳ 0,078
und für den Transport von Roheisen von unserem Hüttenwerke zu Hochfeld bis nach Essen, Entfernung 20 km, pro Tonne und Kilometer . . " 0,07
während wir für den Transport von Kohlen und Koks von den nachstehend genannten Stationen nach unsern Hüttenwerken bei Neuwied und Engers inkl. Expeditionsgebühren zahle:

1. Essen—Neuwied, Entfernung 141 km, pro Tonne und Kilometer . . . . " —. 3,014
2. Essen—Engers, Entfernung 145 km, pro Tonne und Kilometer . . . . " —. 3,034
3. Kray—Engers, Entfernung 151 km, pro Tonne und Kilometer . . . . " —. 3,046
4. Wattenscheidt—Engers, Entfernung 154 km, pro Tonne und Kilometer . . . . " —. 2,955
5. Langendreer—Engers, Entfernung 165 km, pro Tonne und Kilometer . . . . " —. 3,030

ferner für den Bezug von Roheisen:

a) von Neuwied—Essen, Entfernung 141 km, pro Tonne und Kilometer . . . . ℳ —. 2,765
b) von Engers—Essen, Entfernung 145 km, pro Tonne und Kilometer . . . . " —. 2,689

Die Fracht für den Artikel Kalksteine zum Hochofenbetrieb ist gegenüber der Fracht für Eisenerze zu hoch gehalten.

Eisenerze zahlen z. B. bei Entfernungen von 80 km bis 100 km pro Tonne u. Kilometer ℳ —. 3,10 bis ℳ —. 3,245 inkl. Expeditionsgebühren, während Kalksteine von Villmar bis Neuwied, Entfernung 81 km, pro Tonne und Kilometer zahlen . . . . ℳ —. 0,3580
und von Hochdal—Hochfeld, Entfernung 49 km, pro Tonne und Kilometer . . . . " —. 0,5102.

Eine Gleichstellung der Fracht für Kalksteine mit derjenigen für Eisenerze erscheint sehr wünschenswerth.

B. Für Fabrikate.

Die Stückgutfracht für Eisen und Stahl façonnirt, Eisen und Stahlwaaren aller Art beträgt in den Lokal- und Verbandsverkehren pro 100 kg und 1 km . . . ℳ —. 1,05
mit einer Expeditionsgebühr bis 10 km pro 100 kg von . . . . " —. 10.
steigend für je 10 km um . . . . " —. 1.
bis über 100 km zusammen . . . . " —. 20.

1. Eisen und Stahl façonnirt, Schienen 2c., sowie Eisen- und Stahlwaaren, grobe, aller Art in Ladungen von 5 000 kg und darüber (Spezialtarif A. 2) zahlen in den Lokal- und direkten Verkehren, mit Ausschluß des rheinisch-bayerischen Verkehrs im Allgemeinen, pro 100 kg und 1 km . . . . " —. 0,50
2. Eisen und Stahl façonnirt, Eisen- und Stahlbleche und Platten, eiserne Röhren und Säulen, Eisenbahn- und Grubenschienen, eiserne Schwellen und Schienenbefestigungsmittel zahlen in Ladungen von 10 000 kg (Spezialtarif II.) pro 100 kg und 1 km " —. 0,35
3. Eisen- und Stahlwaaren, Axen, Räder, Kanonen, Federn, Schiffstheile 2c. (Spezialtarif I.), in Ladungen von 10 000 kg, zahlen pro 100 kg und 1 km . . . . " —. 0,45

Die Expeditionsgebühren für die sub 1 bis 3 bezeichneten Gegenstände und Tarifklassen betragen bis 10 km ℳ —. 8
steigen für je weitere 10 km um . . " —. 1
bis über 40 km zusammen . . . . . " —. 12

Im Verkehr mit Bayern betragen die Einheitsfrachtsätze:

a) für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren 2c. in Ladungen von 5 000 kg pro 100 kg und 1 km ℳ —. 0,53
b) für Eisen und Stahl façonnirt, Eisen- und Stahlbleche, Rohre, Schienen, eiserne Schwellen 2c. pro 100 kg u. 1 km " —. 0,33
c) für Eisen- und Stahlwaaren, Axen, Räder, Federn 2c. pro 100 kg u. 1 km " —. 0,43
mit einer Expeditionsgebühr für die unter a. bis c. bezeichneten Artikel pro 100 kg von . . . . " —. 6.

Im Verkehr zwischen den Hauptstationen der Königlichen Ostbahn, sowie mit den Stationen Stettin und Stargard der Berlin-Stettiner Eisenbahn und der Station Essen bestehen Ausnahmetarife:

für Eisenbahnschienen mit einem Einheitssatz pro 50 kg und 7,5 km von . . . Silbrpf. 1,25
einer Expeditionsgebühr pro 100 kg von " 12
und einer Ueberführungsgebühr in Berlin von . . . . " 10

Für Bremen und Hamburg bestehen Seetransit-Frachtsätze und zwar:

für Eisen und Stahl façonnirt, Eisenbahnschienen, Bleche, Eisen- und Stahlwaaren grobe aller Art:

	Bremen.	Hamburg.
a) in Ladungen von 5 000 kg (Klasse 3a.) pro 100 kg und 1 km	ℳ —. 0,28	ℳ —. 0,36
b) in Ladungen von 10 000 kg (Klasse 3b.) pro 100 kg und 1 km	" —. 0,237	" —. 0,293
plus Expeditionsgebühren pro 100 kg	" —. 12.	" —. 12.

Auch für Transporte nach Lübeck besteht für die vorstehend bezeichneten Artikel ein Seetransittarif für Wagenladungen von 10 000 kg.

Der Einheitfrachtsatz beträgt pro 100 kg und 1 km ℳ —. 0,$_{277}$
mit einer Expeditionsgebühr pro 100 kg von „ —. 10.

Ebenso wie bei der Beförderung von Rohmaterialien auf kurze Entfernungen sind auch die Frachten für Fabrikate auf kurze Transportstrecken zu hoch und üben besonders einen nachtheiligen Einfluß aus auf den Verkehr mit den von Essen 20 km entfernten Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Hochfeld.

Es werden beispielsweise nach den bestehenden Tarifen für Eisenbahnschienen, Eisen und Stahl façonnirt, Eisen- und Stahlbleche 2c. erhoben:

für Entfernungen von 10 km pro Tonne u. 1 km ℳ —. 12.
„ „ „ 13 „ „ „ „ 1 „ „ —. 10,$_{77}$
„ „ „ 20 „ „ „ „ 1 „ „ —. 8.
„ „ „ 39 „ „ „ „ 1 „ „ —. 0,$_{6410}$

während für dieselben Transportgegenstände erhoben werden:

für Entfernungen von 74 km pro Tonne u. 1 km ℳ —. 0,$_{5135}$
„ „ „ 84 „ „ „ „ 1 „ „ —. 0,$_{4881}$
„ „ „ 102 „ „ „ „ 1 „ „ —. 0,$_{4705}$
„ „ „ 145 „ „ „ „ 1 „ „ —. 0,$_{4345}$
„ „ „ 200 „ „ „ „ 1 „ „ —. 0,$_{4100}$

Besonders empfehlenswerth erscheint die Einführung einer zweiten Stückgutklasse für die Eisenindustrie.

Vor der Einführung des Reformtarifs bestanden zwei Stückgutklassen. Eisen und Stahl façonnirt, Eisen- und Stahlwaaren bei der Aufgabe als Stückgut tarifirte außerdem in die Wagenladungsklasse A. — Im Allgemeinen bestanden also 3 Stückgutklassen.

Der Reformtarif hat für Eisen und Stahl, Eisen und Stahlwaaren als Stückgut einen Aufschlag von 70—80 pCt. gebracht und doch erzielen die Eisenbahnverwaltungen daraus keinen Gewinn, weil sich die Spediteure des Stückgutverkehrs bemächtigt haben und zwar nach den bisherigen Erfahrungen nicht zum Vortheile der Industrie und des Handelstandes.

Die Spediteure sammeln die Stückgüter und versenden solche in kompleten Wagenladungen, wodurch den Bahnen die hohe Stückgutkraft entgeht. Durch diese Manipulation erzielen die Spediteure reichen Gewinn, berechnen aber demungeachtet dem Empfänger auch noch ihre Spesen, obschon demselben die Güter nicht selten auf Umwegen und mit einer sehr ausgedehnten Transportfrist zugehen. — Die Einrichtung einer zweiten Stückgutklasse auf der Basis der für die allgemeine Wagenladungsklasse A. 1. eingeführten Frachten dürfte daher wünschenswerth erscheinen.

Zu Frage 2:

Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Es ist die Expeditionsgebühr zu erwähnen, die die Waaren auf geringere Entfernungen erheblich vertheuert.

Frage 3:

Genießt das Ausland billigere Frachten, als Sie, und in welcher Weise macht sich dies geltend?

Ich habe die Frachten von England nach Hamburg, Dresden, Frankfurt a/O. und Berlin über Stettin genommen. Da beträgt die Fracht England-Hamburg 6½ ℳ, während die Fracht vom Rhein nach Hamburg 14 ℳ pro Tonne beträgt. Nach Dresden beträgt die Fracht von England 17,$_{5}$ ℳ, vom Rhein 22 ℳ, nach Frankfurt a/O. die englische Fracht über Stettin zu Wasser 12,$_{8}$ ℳ gegen 22,$_{7}$ ℳ vom Rhein. Nach Berlin über Stettin 14—15 ℳ von England, und 18,$_{9}$ ℳ vom Rhein. Dagegen betragen die Wasserfrachten von England nach Pillau 8,$_{8}$ ℳ, vom Rhein 16,$_{3}$ ℳ; nach Königsberg von England 8,$_{8}$ ℳ, vom Rhein 16,$_{8}$ ℳ; nach Danzig von England 8,$_{8}$ ℳ, vom Rhein 16 ℳ, nach Stettin von England 8,$_{8}$ ℳ und vom Rhein 15 ℳ.

Das sind die Frachten, die ich besonders herausgegriffen habe, um zu erweisen, wie wenig wir von dem deutschen Gebiet gegenüber England behaupten können.

Frage 4:

Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

Speziell für Essen liegt die Begünstigung Englands in der Roheisenfracht, von Rotterdam nach Essen, resp. nach Oberhausen, Herne und Ruhrort. Die Fracht Rotterdam-Essen beträgt 5,$_{05}$ ℳ gegen Essen-Rotterdam 6,$_{86}$ ℳ, Rotterdam-Oberhausen 5,$_{4}$ ℳ, Oberhausen-Rotterdam 6,$_{56}$ ℳ, Rotterdam-Herne 5,$_{34}$ ℳ, Herne-Rotterdam 7,$_{32}$ ℳ, Rotterdam-Ruhrort 5,24 ℳ, Ruhrort-Rotterdamm 6,$_{82}$ ℳ. Das sind so kolossale Differenzen, daß wir wohl schwer dagegen ankämpfen können.

Herr **v. Schloer**: Können Sie nicht die Frachten nach weiteren Punkten im südlichen Deutschland gegenüber den Frachten aus England angeben?

Herr **Meyer**: Dazu bin ich nicht im Stande, ich könnte aber die Auszüge aus dem Material machen, welches ich übergeben habe. Ich glaube aber, daß England noch nicht so gefährlich ist als Belgien. Belgien hat für den Süden Deutschlands billigere Frachten.

d. Verkaufspreise.

Frage 1:

Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte?

Die letzten Preise für Stahlschienen im Inlande waren 140 ℳ pro Tonne loco Hütte. Dagegen haben wir für das Ausland verkauft mit 113 ℳ. Für Bessemer-Wagenbandagen war der letzte Preis 148 ℳ pro Tonne. Für Tiegelstahl-Lokomotivbandagen war unser Preis 320 ℳ pro Tonne, und für Wagenfedern einfachster Konstruktion 270 ℳ.

Frage 2:

Wie steht es damit bei andern Werken Ihrer Gegend?

Das kann ich nicht genau sagen, sie werden aber nicht viel differiren können, sonst würden sie wohl keine Aufträge bekommen.

Frage 3:

Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

Ich habe mir die Notizen gemacht für 1869, 1873, 1874 und 1878, weil 1873 der höchste Preis war, 1874 der Fall begann und bis 1878 fortdauert.

Schienen im Inland: 1869 260 ℳ, 1873 390 ℳ, 1874 324 ℳ, 1878 140 ℳ.

Schienen für das Ausland: 1869 260 ℳ, 1873 390 ℳ, 1874 298 ℳ, 1878 113 ℳ.

Bessemer-Wagenbandagen: 1869 480 ℳ, 1873 435 ℳ, 1874 350 ℳ, 1878 148 ℳ.

Tiegelstahl-Lokomotivreifen: 1869 600 ℳ, 1873 700 ℳ, 1874 600 ℳ, 1878 320 ℳ.

Wagenfedern: 1869 475 ℳ, 1873 550 ℳ, 1874 420 ℳ, 1878 270 ℳ.

Frage 4:

Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Das richtet sich je nach dem Arbeitsbedürfniß und der Konkurrenz; die Frage ist schon vorhin erledigt.

Frage 5:

Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

Wir müssen nach dem Ausland billiger verkaufen, weil wir unsern Betrieb auf einer gewissen Höhe erhalten müssen, damit wir nicht gar zu sehr mit Unterbilanz arbeiten. Die Konkurrenz des Auslandes zwingt uns, die Preise im Auslande herabzusetzen. Es wird an einem einfachen Rechenexempel klar zu machen sein, daß wir eine solche Preisermäßigung eintreten lassen müssen. Wenn wir z. B. für das Ausland nicht verkaufen würden, so könnten wir nicht den Betrieb in Essen allein für den inländischen Konsum aufrecht erhalten. Wir würden also die ganz enormen Generalunkosten zu bezahlen haben auf ein verhältnißmäßig kleines Quantum. Wir sind also wohl berechtigt zu sagen, wir wollen bei ausländischen Bestellungen lieber auf die Generalunkosten verzichten und unter Umständen auf die Amortisation, denn wir würden sonst nicht die Bestellungen bekommen und dadurch gezwungen werden, Tausende von Leuten zu entlassen, die wir jetzt wenigstens beschäftigen können. Es wird also die Differenz der Auslandspreise gegen die Inlandspreise lediglich zu suchen sein in der Verzichtleistung auf die Amortisation und die Generalunkosten.

Frage 6:

Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

Die letzten, aus Belgien bekannten Preise sind für einen Auftrag abgegeben, der jetzt abgeschlossen ist zwischen dem Etat Belge und Seraing, 10 000 Tonnen Schienen zu 162,50 Frcs. loco Hütte. Dagegen hat Belgien nach Deutschland verkauft mit 145 Frcs. loco Hütte und nach Genua mit 130 Frcs. loco Hütte.

In England ist das Verhältniß der inländischen Preise zu den ausländischen nicht so ungünstig. England hat im Inlande jetzt einen Preis von ungefähr 125 ℳ. und hat vor einigen Tagen nach Deutschland offerirt zu einem loco-Preise von 120 ℳ. Es hat der betreffende Agent, ein Deutscher, der Oberschlesischen Eisenbahndirektion gegenüber geäußert, daß sein Bestreben, die Engländer einzuführen, lediglich auf Rache beruhe dafür, daß man ihn in seiner Fabrikation von Bandagen ruinirt habe. Er sei noch nicht am Ende angekommen, die Preise von England würden noch bedeutend mehr ermäßigt werden. Dieselbe Aeußerung ist, so viel mir bekannt geworden, auch dem Herrn Handelsminister gemacht worden.

Herr **Stumm**: Welches Werk vertritt jener Herr?

Herr **Meyer**: Bolkow, Vaughan und Komp. Daß dieselben ihre Preise noch wesentlich ermäßigen können, wissen wir, denn sie haben höchstens 100 ℳ. Selbstkosten, die Dowlais Works sogar nur 96 ℳ. Selbstkosten pro Tonne Schienen.

Vorsitzender: Das ist dasselbe Werk, welches Herr Thielen nannte.

Herr **Meyer**: Es sind genau 4 Lstr. 15 s 7 d Selbstkosten franco Waggon.

Herr **Stumm**: Worauf basirt das?

Herr **Meyer**: Das ist eine direkte Mittheilung des Direktors Menelaus bei den Dowlais Works.

Vorsitzender: Die Frage 7 haben Sie damit zugleich beantwortet.

e. Kreditverhältnisse.

Frage 1:

Finden die Werke Ihres Distriktes Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Herr **Meyer**: Ich kann nur sagen, ich glaube, daß es ihnen Schwierigkeiten bereitet, ich weiß es natürlich nicht.

Herr **Stumm**: Ihnen macht es aber keine Schwierigkeiten mehr?

Herr **Meyer**: Glücklicherweise nein!

Frage 2:

Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

und

Frage 3:

Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde?

In der Regel haben wir Baarzahlung bei unseren Ankäufen, nur in seltenen Fällen nehmen wir Kredit in Anspruch. Was dagegen unsere Verkäufe anlangt, so müssen wir einen Kredit geben, im Allgemeinen von 3—6 Monaten. Selbst unsere Staatsbahnen zahlen nicht viel früher. Dagegen sind einzelne Werke gezwungen gewesen, speziell nach Rußland selbst bis zu 4 Jahren Kredit zu bewilligen, allerdings gegen Verzinsung, aber sie werden doch auf Jahre hinaus ihres Kapitals beraubt! Ich habe erst gestern ein Geschäft in Rußland abgeschlossen, wo ich Zahlungserleichterung gewähren mußte von zwei Jahren, wobei alle halbe Jahr eine Rate gezahlt wird, mit 6 pCt. Zinsen; dies ist aber für uns zu unbedeutend gegenüber dem Festlegen unseres Betriebskapitals.

Frage 4:

Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt?

Im Allgemeinen wirkt sie wohl dadurch so ungünstig, daß durch das Einziehen so vieler hundert Millionen Mark eine bedeutende Kreditbeschränkung seitens der Banquiers eintrat. Wenn das Etablissement Krupp davon nicht direkt berührt war, so geschah das nur, weil wir unsere Kredite selbst beschränkt hatten und es nicht darauf ankommen ließen, von den Banquiers erst erinnert zu werden. Ich glaube aber, daß unsere gesammte Konkurrenz schwer darunter zu leiden hatte.

Dann hat auch die neue Münzordnung den Nachtheil für den Arbeiter, daß der Pfennig an Werth verloren hat. Der Arbeiter kauft jetzt eine Menge Sachen zu 3 und 4 ₰ ein, und er bekommt für den schweren Pfennig jetzt nicht mehr als früher für den leichten.

Frage 5:

Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

Die stehen überaus günstig. Speziell England arbeitet mit großer Kapitalmacht. Es sind ja lauter Leute, die viele Hunderttausende und Millionen Pfund Sterling im Besitz haben. Daher kommt es, daß die finanziellen Unkosten für die englischen Werke wesentlich geringer sind. Das Werk von Brown, Beley, Dixon u. Co. in Sheffield zahlt nur 650 Lstr. oder 13 000 ℳ. an Banquierprovision, bei den Dowlais Works ist dies wohl ähnlich. Wir in Deutschland und auch das Krupp'sche Etablissement zahlen an Banquierprovision, an Diskonten und Kosten für die Avalwechsel, die wir stellen müssen als Kaution auf 10 Jahre, mindestens $2_{,70}$—3 ℳ. pro Tonne Fabrikat. Es ist leicht nachzuweisen, daß jede Tonne durch unsere ungünstigen Finanzverhältnisse uns um $2_{,70}$ — 3 ℳ. gegen England vertheuert wird.

f. Einfluß der Gesetzgebung.

Frage 1:

In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich ihrer Produktionsbedingungen im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?

Frage 2:

Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berg-

gesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung u. s. w.?

Die Besteuerungsverhältnisse sind für uns sehr unglücklich. Unser Arbeiter zahlt eine ganz bedeutende Steuer. Ich will von Essen Abstand nehmen, Ihnen aber eine kurze Notiz geben über die Höhe der Steuern bei einer unserer Zechen, bei der Zeche „Friedrich-Ernestine" bei Essen. Die Arbeiter dieser Zeche leben theils in der Gemeinde Stoppenberg, dieselbe verlangt 390 pCt. der Klassensteuer als Kommunalsteuer, theils in der Gemeinde Frillendorf, welche 640 pCt. verlangt. Dadurch kommt es, daß bei einem Schichtlohn von ungefähr 2,68 ℳ. von einem in Frillendorf wohnenden Arbeiter monatlich 3,70 ℳ. Steuern bezahlt werden müssen. Außer der Steuer hat bekanntlich der Arbeiter noch seine Gefälle an die Knappschaftskasse zu bezahlen; er hat für Oel und Seife selbst zu sorgen, so daß im Ganzen täglich 35 ₰ an Steuern und Abgaben bezahlt werden müssen. Es reduzirt sich dadurch der tägliche Lohn auf den Kalendertag berechnet, denn er muß auch am Sonntag essen und trinken, auf rund 1,80 ℳ. Das ist der Verdienst unserer Bergleute im Durchschnitt, der Hauer, Schlepper und Arbeiter 3. Klasse.

Als sehr erschwerend für die Höhe der Steuern tritt noch die Höhe der Kosten für die Arreste hinzu. Daß der Mann bei einem so geringen Lohn nicht immer die Steuersumme baar zur Hand hat, läßt sich annehmen, denn wenn seine Kinder und seine Frau hungern, so wird er wohl in erster Linie für diese das Steuergeld angreifen.

Es liegen aus dem Monat September die Notizen unserer Zeche „Friedrich-Ernestine" vor. Darnach waren Steuerrückstände bei 46 Personen Klassensteuer 173 ℳ. und bei 50 Personen Kommunalsteuer 494 ℳ. Unter den letzteren befanden sich Posten bis zu 19 ℳ. Die Kosten an die Steuerkasse für solche Steuerrückstände betragen:

von	0	bis	3 ℳ.	0,55 ℳ.
„	3	„	15 „	1,05 „
„	15	„	150 „	2,05 „

Also nicht blos die Höhe der Steuern, sondern auch die Unmöglichkeit, sie gleich abzuführen, hat dem Arbeiter diese enormen Beträge für Exekution und dergleichen auferlegt.

Für die Etablissements ist es auch eine Härte, daß die Einkommensteuer von dem Durchschnitt der letzten drei Jahre erhoben wird. Wir sind selber einmal in der Lage gewesen, ein Jahr ohne allen Gewinn zu arbeiten und haben doch in dem betreffenden Jahre eine erhebliche Steuersumme bezahlen müssen, weil man immer den Durchschnittsverdienst der letzten drei Jahre zu Grunde legt.

Ferner leiden wir wesentlich unter der Stempelsteuer. Für alle Verträge mit den Staats- und Privatverwaltungen müssen wir $^1/_3$ pCt. des Werthes zahlen. Einestheils wird diese Steuer regelmäßig von fast dem ganzen Betrage erhoben, während das Gesetz nur den Materialwerth besteuert. Es geschah dies auf Veranlassung des früheren Finanzministers Herrn Camphausen. Es wurde aber stets der volle Betrag nachträglich von uns reklamirt, also auch der auf die Löhne entfallende. Wir haben wiederholt Prozesse gegen den Fiskus führen müssen und sie in allen Fällen gewonnen; trotzdem aber hoffte man wahrscheinlich uns mürbe zu machen, und in jedem einzelnen Falle wird wieder der ganze Prozeß von vorne an durchgeführt. Wir haben natürlich fast mehr Kosten gehabt, als wir an dem Stempel ersparten.

Vorsitzender: Ich muß doch darauf aufmerksam machen, daß das sehr auffällig erscheint. Es ist eine ganz bestimmte Vorschrift darüber vorhanden, die von allen Behörden beobachtet werden muß, daß nur $^1/_3$ pCt. des Materialienwerths besteuert, im Uebrigen für die Arbeit ein Stempel von 1 ℳ. 50 ₰ erhoben wird.

Herr **Meyer**: Ich muß darauf antworten, daß wir das wissen, auch in allen Fällen die Prozesse gewonnen haben, daß aber trotzdem immer auf Befehl des Finanzministeriums diese Prozesse gegen uns angestellt werden. Ich sollte denken, daß durch dies Vorgehen des Finanzministeriums resp. Steuerfiskus uns eine große Last erwächst.

Ich glaubte hier diese Beschwerde vorbringen zu müssen, die wir gegen das Steuersystem haben.

Vorsitzender: Bei welcher Verwaltung ist dies vorgekommen?

Herr **Meyer**: Wir haben solche Fälle z. B. in Breslau bei der Oberschlesischen Bahn gehabt und es schweben noch einige Prozesse. Ich bin in der Lage, konkrete Mittheilungen machen zu können, ich brauche zu dem Zweck nur nach Essen zu schreiben.

Vorsitzender: Die Sache ist höchst auffällig.

Herr **Meyer**: Ich bringe sie zur Sprache, weil eine Härte darin liegt.

Eine zweite Härte liegt darin, daß, wenn die Eisenbahn-Direktionen sagen, wir behalten uns eine Erhöhung oder Verringerung des Quantums um 25 pCt. vor, der Stempelbetrag doch voll von 125 pCt. erhoben wird, mag Erhöhung oder Verminderung eingetreten sein.

Herr **Meier**: Reklamationen werden nicht angenommen?

Herr **Meyer**: Ich glaube.

Wenn es sich hier auch nicht um erhebliche Beträge handelt, so schädigen sie uns doch immer.

Vorsitzender: Würden Sie die Freundlichkeit haben, den ersten Punkt noch zu belegen.

Herr **Meyer**: Ich kann die einzelnen Fälle sämmtlich mittheilen.

Sodann leiden wir wesentlich unter der Bergwerkssteuer, welche erhoben wird, ohne Rücksicht auf die Verminderung der Substanz; ferner durch die Steuer auf Kohle von 2 pCt. vom Bruttoertrag. Ich glaube, daß das die beste Einfuhrprämie für englische Kohle ist, die man sich nur wünschen kann. England hat diese Steuer nicht, wir müssen vom Bruttoertrage 2 pCt. bezahlen.

Vorsitzender: Wie ist es mit der royalty, welche die Engländer zu zahlen haben?

Herr **Meyer**: Dafür haben wir die Grube gekauft und müssen sie verzinsen können, wir zahlen so die royalty selbst.

Dann sind wir auch durch die Schulpflicht, was die Beschäftigung der jugendlichen Arbeiter betrifft, gegen England, Belgien und Frankreich zurückgesetzt; vor allen Dingen aber leiden wir unter der allgemeinen Wehrpflicht. Ich hoffe das wird keinem Mißverständnisse unterliegen; ich wünsche nicht etwa, daß wir andere Verhältnisse bekommen, aber ich glaube, daß es berücksichtigt werden muß, daß der Arbeiter zu einer Zeit, wo er anfängt, etwas gelernt zu haben, uns auf drei Jahre entzogen wird.

Er kommt dann mit einer unberechtigten hohen Meinung von sich zurück und wir haben jahrelang zu thun, bis wir ihn wieder zur Ordnung gebracht haben. Dann kommen die Uebungen, wo sie uns wieder wochenlang fortgenommen werden, und eine vierzehntägige Uebung bei der Landwehr macht den Mann wieder auf einige Zeit arbeitsunlustig!

Vorsitzender: g. Allgemeine Lage.

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Herr **Meyer**: Vollauf nicht.

Vorsitzender: Das heißt die Ihrigen nicht?

Herr **Meyer**: Ich glaube auch die anderen nicht, wenigstens nicht in allen Artikeln, höchstens in den wesentlichsten Branchen.

Herr **Stumm**: Wie stark ist Ihre Produktion in den verschiedenen Fabrikaten? Sie haben die Arbeiterzahl aller-

dings angegeben, aber wir müssen in der Lage sein, auch Ihre heutige Produktion in Vergleich mit der von 1873 zu stellen. Sie werden mir zugeben, daß die Anzahl der Arbeiter allein auf die Höhe der Produktion nicht schließen läßt.

Herr **Meyer:** Ich würde nur im Allgemeinen das Friedensmaterial und den Versandt in Tonnen angeben können, auch, wenn Sie wünschen, den Fakturenwerth.

Vorsitzender: Ich bitte hauptsächlich die Fabrikation im Allgemeinen.

Herr **Meyer:** Ich würde die gesammte Fabrikation in Friedensmaterial von 1869 anfangend bis 1878 angeben können; die Kanonen kann ich auch ungefähr angeben. Ich weiß sie von den letzten Jahren ungefähr auswendig. Ich weiß nur nicht, ob es an diese Stelle gehört.

Herr **Stumm:** Ich stellte die Frage lediglich zu dem Zwecke, um die Entwickelung seit 1869 festzustellen und dafür kann ich keine andere Stelle finden.

Herr **Meyer:** Wir haben im Jahre 1869 im Ganzen 37 400 t Friedensmaterial fabrizirt. Wünschen Sie den Werth auch dazu?

Vorsitzender: Wenn Sie ihn haben, ja.

Herr **Meyer:** Die 37 400 t haben einen Werth von $15^1/_2$ Millionen Mark. Dann kommt das erste Semester 1870 — das muß besonders aufgeführt werden, weil wir von da ab unser Geschäftsjahr verlegt haben — mit 21 250 t im Werthe von 7 700 000 *M.*, 1870/71 40 700 t im Werthe von 16 000 000 *M.*, 1871/72 62 000 t im Werthe von 24 300 000 *M.* — alles runde Ziffern — 1872/73 65 300 t im Werthe von 30 800 000 *M.*, 1873/74 79 600 t im Werthe von 32 600 000 *M.*, 1874/75 71 300 t im Werthe von 24 770 000 *M.*, 1875/76 77 100 t im Werthe von 21 800 000 *M.*, 1876/77 87 900 t im Werthe von 18 370 000 *M.*, 1877/78 107 800 t im Werthe von 20 782 000 *M.*

Herr **Stumm:** Wie würde sich das Kriegsmaterial an diese Zahlen anreihen?

Vorsitzender: Das ist wohl, was das Gewicht anlangt, nicht sehr bedeutend.

Herr **Meyer:** Im Geschäftsjahre 1877/78 waren es 9 000 t im Werthe von 27 256 000 *M.* Das ist das Maximum gewesen.

Herr **Stumm:** Die 107 800 t Friedensmaterial hatten einen Werth von 20 782 000 *M.* und die 9 000 t Kriegsmaterial einen Werth von 27 256 000 *M.*?

Herr **Meier:** 9 000 t ist das höchste Quantum?

Herr **Meyer:** Ja.

Vorsitzender: Welche Rentabilität erzielen Sie?

Herr **Stumm:** Ich möchte den Herrn Sachverständigen bitten, daß er uns mittheilt, was er uns darüber mittheilen kann.

Herr **Meyer:** Das ist eine heikle Frage für mich. Ich will unserer Bilanz nicht vorgreifen, aber, da sie doch auch indirekt bekannt wird, nur sagen, daß gegenüber einem Umsatze pro 1877/78 von

a) Friedensmaterial ein Fakturenwerth von 20 800 000 *M.*

b) Kriegsmaterial ein Fakturenwerth von 27 256 000 „

voraussichtlich der sehr ungenügende Gewinn von etwas über 6 pCt erzielt werden wird.

Herr **Stumm:** Nachdem sie die fällige Anleihe-Quote bereits verrechnet haben?

Herr **Meyer:** Diese Quote hat damit nichts zu thun, da wir die Rückzahlung der Anleihe aus diesem genannten Gewinn leisten! Gegenüber unserem kolossalem Umsatz in Friedens- und Kriegsmaterial halte ich das nicht entsprechend. Ich muß dabei bemerken, daß wir gezwungen sind, sehr hoch zu amortisiren für Kriegsmaterial, denn das, was wir heute für Kriegsmaterial beschaffen, ist vielleicht über ein Jahr nicht mehr brauchbar und muß durch Neues ersetzt werden, wie z. B. der Schießplatz Dülmen nach 4—5jährigem Bestehen und mit etwa 1 000 000 *M.* Kosten aufgegeben und nach Meppen verlegt werden mußte.

Herr **Stumm:** Von diesem vorher genannten Gewinn rechnen Sie aber auch wohl den größten Theil auf Kriegsmaterial, so daß auf die 107 800 t Friedensmaterial der geringste Theil übrig bleibt?

Herr **Meyer:** Ich muß gestehen, wenn wir nicht Kriegsmaterial gehabt hätten, wir mit Unterbilanz gearbeitet haben würden; denn daß wir an 27 256 000 *M.* für Kriegsmaterial mehr verdienen, als den genannten Gesammtprozentsatz, wird leicht erklärlich sein bei einem Artikel, der eine wesentliche Konkurrenz nicht hat! Ohne das Kriegsmaterial würden wir ganz bedeutend zugesetzt haben.

Vorsitzender: Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?

Herr **Meyer:** Wir haben früher sehr erheblichen Gewinn gemacht, namentlich als die Fabrikation von Tiegelstahl für Friedensmaterial noch bedeutend größer war. Die einzelnen Ziffern weiß ich nicht, würde auch Anstand nehmen men müssen, sie zu nennen. Daß wir in früheren Jahren sehr bedeutend gewonnen haben, gab der Firma Krupp Veranlassung, erhebliche Ankäufe an Hütten und Gruben zu machen, lediglich zu dem Zweck, von der Konjunktur unabhängig zu werden. Wir glaubten annehmen zu können, daß diese Gewinne bleiben würden, und man konnte auch in der That auf einen so entsetzlichen Rückschlag nicht gefaßt sein. Die Folgen sind ja nun überwunden. Diese Ankäufe waren zum weitaus größten Theil schon im Jahre 1872 perfekt gewesen, also nicht die Folge der hohen Verkaufspreise der Jahre 1873 und 1874.

Vorsitzender: Wir kommen zur nächsten Frage:

> Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Herr **Meyer:** Das ist eine Frage von sehr großer Bedeutung. Ich möchte im Allgemeinen die Ueberproduktion leugnen. Ich gebe sie zu für einzelne Artikel, aber ich kann sie nicht zugeben für die Gesammtheit der Eisenproduktion. Ich schöpfe das lediglich aus der Statistik. Wenn uns die Statistik nachrechnet, daß wir 114 pCt. produzirt haben, gegen einen Verbrauch von 100 pCt., so kann ich das nicht gerade eine erhebliche Ueberproduktion nennen. Daß in gewissen Artikeln, z. B. Schienen, auch Rädern und Axen, Bandagen für Eisenbahnen wesentlich mehr produzirt wird und werden kann, als wir je gebrauchen würden, das kann ich nicht abstreiten, halte das aber auch für die Konsumenten von Vortheil. Mögen wir Zölle bekommen oder nicht: jedenfalls wird die enorme Ueberproduktion in derartigen Artikeln für den Konsumenten günstig wirken; für mich ist es aber wichtiger zu konstatiren, daß der Bestand an Gruben und Hütten nicht gefährdet wird, durch eine etwaige Ueberproduktion. Wir können, wenn die Konsumtionsfähigkeit des Landes sich wieder heben sollte, wohl in die Lage kommen, daß wir mit Anspannung aller Kräfte arbeiten müssen, um den Bedarf zu decken. Ich greife zurück auf das Jahr 1873, in dem wir nur 76 pCt. des Verbrauchs produzirt haben. Ich entnehme das auch aus dem uns übersandten statistischen Material. Augenblicklich ist unser Verbrauch pro Kopf der Bevölkerung 80 Pfd.; er war im Jahre 1873 nahezu 145 Pfd. und war im Jahre 1871, was gewiß nicht zu den günstigen gerechnet werden kann, $94^1/_2$ Pfd. Wenn wir nun erreichen würden, daß der Konsum sich wieder hebt bis auf 95 Pfd. wie im Jahre 1871, so verschwindet diese Ueberproduktion, die hier mit 14 pCt. pro Kopf angegeben ist. Wir leiden also wohl mehr

an einer Abnahme der Konsumtion. Vor allen Dingen aber leiden wir an der ganz entsetzlichen Ueberproduktion des Auslandes, speziell Englands und Belgiens; die Ziffern, die dort zusammengestellt sind, sind ja ganz überzeugender Natur. Es produziren an Roheisen pro Kopf der Bevölkerung:

Endland	203 kg
Belgien	91 =
Deutschland . . .	38 = ;

Walzfabrikate, incl. Schienen, produzirte pro Kopf der Bevölkerung:

England	72 kg
Belgien	74 =
Deutschland . . .	24 = ;

Schienen allein:

England	36 kg
Belgien	27,8 =
Deutschland . . .	8,8 = ;

und im Uebrigen Stahlfabrikate:

England	25 kg
Belgien	13 =
Deutschland . . .	9 = .

Das ist natürlich eine Ueberproduktion, die uns ruiniren muß und die, was Belgien betrifft, erst in den letzten Jahren eingetreten ist. Im Jahre 1874 hat ein deutsches Werk in Belgien submittirt auf etwa 12 000 t Schienen und hat diese 12 000 t Schienen bekommen, weil die Bedingung gestellt wurde auf ungetheilte Lieferung. Die belgischen Werke konnten nur 9 000 t produziren. Jetzt produziren sie jährlich 200 000 t Schienen; sie haben sich darauf eingerichtet, weil sie Deutschland als eine willkommene Beute angesehen haben

Herr **Stumm:** Stahlschienen?

Herr **Meyer:** Ja. Der deutsche Konsum ist im vorigen Jahre 160 bis 180 000 Tonnen gewesen.

Herr **Stumm:** Belgien produzirt also mehr, als der gesammte deutsche Konsum beträgt?

Herr **Meyer:** Ja. Englands Ueberproduktion ist erklärlich, Englands Verhältniß zu Amerika trägt wesentlich dazu bei England hat im Jahre 1872 noch 924 000 Tonnen nach Nordamerika exportirt und zwar zu einem Werthe von 230 000 000 *M.* Dieser Export ist im Jahre 1876 gefallen auf 117 000 Tonnen im Werthe von $10^1/_2$ Millionen Mark. Die traurige Lage der englischen Industrie wird daraus erklärlich und ebenso, daß sie suchen wird, sich Absatzgebiete zu eröffnen und zuerst dahin kommen wird, wo man sie ohne Zoll hineinläßt, also nach Deutschland. Der Gesammtverlust Englands an Export beträgt von 1876 bis jetzt 1 140 000 Tonnen. Die Produktion Deutschlands im Jahre 1877 war 3 745 000 Tonnen, während England in dem Jahre 1877 allein 2 342 000 Tonnen e x p o r t i r t hat, so daß England mit dem Export des Jahres 1877, der gegen früher schon wesentlich zurückgegangen war, $^2/_3$ des ganzen deutschen Bedarfs würde decken können, nicht nur an Schienen, sondern überhaupt an Eisen und Stahl. Ich glaube nun wohl, daß die deutsche Industrie auch, wenn sie Zölle wieder bekommen würde, doch in andere Bahnen würde einlenken müssen. Ich möchte indessen der Ansicht entgegentreten, als wenn auch durch die Zölle keine Besserung bei uns eintreten würde.

Vorsitzender: Dahin kommen wir nachher noch. Wir gehen zum folgenden Abschnitt über:

II. Wirkung der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markte.

Frage 1:

Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Herr **Meyer:** Es macht sich die Konkurrenz des Auslandes sehr erheblich fühlbar, und gerade in der letzten Zeit scheint das Ausland sehr energisch vorgehen zu wollen. Wir haben wiederholt Fälle der Art in den letzten Jahren gehabt, z. B. bei der Pfälzischen Ludwigsbahn, die einmal ein Quantum von 3 000 t Stahlschienen an Belgien vergeben hat. Bei einer zweiten Submission hat man allerdings deutschen Werken den Zuschlag gegeben, dieselben waren aber gezwungen, den Preis von 152 *M.* — franco Ludwigshafen auf 137 *M.* zu ermäßigen. Bei den Reichs-Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen war dasselbe Verhältniß, wir mußten auf die belgischen Preise zurückgehen. Bei der Rheinischen und Köln-Mindener Bahn ist im vorigen Monat eine Submission auf Schienen gewesen und man hat den Preis ebenfalls heruntergedrückt, da die belgische Konkurrenz zu 125 *M.* offerirt hatte. Auch von Oesterreich ist Konkurrenz gemacht worden und ist sogar eine deutsche Bahn soweit gegangen, die Schienen zu dem gleichen Preise in Oesterreich zu bestellen, weil man Garantie-Anforderungen gestellt hatte, die kein deutsches Werk übernehmen konnte und wollte. Auch Oesterreich ist günstiger gestellt, es genießt den Vortheil von 20 pCt. Agio, und bekommt seine Schienen um 20 pCt. höher dadurch bezahlt, wenn es sie nach Deutschland liefert.

Am Montag noch wurde in Breslau durch England ein Preis von 133,8 *M.* franco Stargard abgegeben, während die billigste deutsche Offerte loco Laurahütte 165 *M.* war. Belgien hatte nach Stargard offerirt zu 148,8 *M.* und es war immer fast noch billiger, als deutsche Werke bei Selbstkostenberechnung hätten offeriren können.

Herr **Meier:** Ist Ausländern zugeschlagen worden?

Herr **Meyer:** Ich glaube es nicht. Die Potsdamer Bahn hatte, obgleich 15—20 *M.* billiger von England offerirt war, ohne Preisdruck diese Schienen an hiesige Werke vergeben.

Herr **Stumm:** Sie sind also der Ansicht, daß die deutschen Werke nicht in der Lage sind, die in der letzten Zeit von England gestellten Preise zu halten?

Herr **Meyer:** Unmöglich. Es würde uns unmöglich sein, ohne empfindlichen Verlust franco Stargard mit 133,8 *M.* zu liefern: wir würden bei ungefähr 19—20 *M.* Fracht nur 113 *M.* bekommen und das würde bei Weitem nicht unsere Selbstkosten decken.

Vorsitzender: Frage 2:

Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

Herr **Meyer:** Wir selbst führen nichts ein, aber die Statistik zeigt uns, daß die Einfuhr von Roheisen im Jahre 1872—1873 von 16 bis auf 19 Millionen Centner gestiegen und im Jahre 1877 auf 15 Millionen Centner heruntergegangen ist. Das sind noch sehr bedeutende Ziffern.

Vorsitzender: Frage 3:

Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Herr **Meyer:** Nein.

Vorsitzender: Sie sind der Ansicht, wir können Alles machen?

Herr **Meyer:** Ja wohl.

Vorsitzender: Frage 4:

Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

Herr **Meyer:** Was die Fragen 1 und 2 anlangt, so glaube ich, daß die Einfuhr entschieden abnehmen oder aufhören würde, wenn es dagegen auf die dritte Frage Bezug hat, so sage ich nein, es würde keine Aenderung eintreten.

Herr **Stumm**: Diese Frage ist zwischen verschiedenen Sachverständigen kontrovers geblieben. Es ist konstatirt, daß die Eisenindustrie für Schneidewerkzeuge heute noch englischen Stahl einführt. Sind Sie auch dabei betheiligt?

Herr **Meyer**: Nein.

Herr **Stumm**: Und glauben Sie, daß durch den Zoll die Einführung englischen Werkzeugstahls aufhören wird?

Herr **Meyer**: Wir hoffen das, denn man kann den Stahl ebenso gut in Deutschland bekommen und billiger, wie er in England zu haben ist, wenn man sich nur die Mühe geben wollte, ihn bei deutschen Werken zu bestellen. Wir machen ja die diffizilsten Arbeiten mit Schneidewerkzeugen aus Krupp'schem Stahl. Ich brauche nur an das Ziehen von Geschützen zu erinnern, da würde es gar nicht darauf ankommen, den Stahl zu den betreffenden Werkzeugen drei- bis viermal so hoch zu bezahlen; aber wir sind sicher, daß der Stahl allen Anforderungen entspricht. Der Konsument will eben für deutsche Waaren den Preis nicht anlegen, den er für englische Waaren bezahlt — das ist der Grund. Wir exportiren sogar noch viel nach England, wenn auch nicht zu Schneidewerkzeugen, so doch einige andere Artikel z. B. Walzen für Goldarbeiter u. s. w.

Vorsitzender: Frage 5:

Inwieweit influrirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

Herr **Meyer**: In diesem Augenblick werden wir, wie ich vorhin schon bei der Frage 1 erwähnte, durch die auswärtige Konkurrenz gezwungen, unsere Preise zu ermäßigen. Wenn die Begünstigung, die wir augenblicklich noch genießen, worauf ich vielleicht noch zurückkommen kann, wegfallen würde, wären wir gezwungen, unter dem Selbstkostenpreise zu verkaufen, oder den Betrieb einzustellen.

Herr **Stumm**: Der faktische Zustand würde also mit anderen Worten für Stahlschienen so sein: da, wo Staatsbehörden zu bestimmen haben, influirt das Ausland faktisch bis jetzt nicht oder nur wenig; da hingegen, wo Private in Betracht kommen, die keine Rücksicht zu nehmen haben, bestimmt das Ausland geradezu die Preise für Stahlschienen?

Herr **Meyer**: Vollkommen. Jetzt ist es nur die Begünstigung, die uns durch das Handelsministerium gewährt wird. Das Reichsministerium ist nicht so gnädig gegen uns, das hat uns in dem Falle Elsaß-Lothringen gezwungen, auf belgische Preise herunterzugehen, wollte sogar zuerst nur einen Theil in Deutschland bestellen, trotzdem wir auf die Preise von Belgien zurückgegangen waren. Das ist aber vom Reichskanzleramte nicht genehmigt worden.

Herr **Stumm**: Steht die Sache ähnlich für Bandagen, Axen, Räder?

Herr **Meyer**: In anderen Stahlartikeln als Schienen hat sich Belgien noch nicht hierher gewendet; ich glaube, daß das daran liegt, daß das belgische Material im Allgemeinen keinen sehr günstigen Ruf hat. Wir haben für Rußland Material, Axen, Räder rc. für Wagen liefern müssen, die in Belgien gebaut worden waren, so daß Rußland auch belgisches Material ausschloß. Anders wird es sich stellen, wenn England anfängt, mit seinen Rädern den Markt zu überschwemmen.

Vorsitzender: Frage 6:

Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Herr **Meyer**: Speziell England beherrscht eine Linie, Bremen, Hamburg, Magdeburg, Halle, Leipzig, Dresden und Alles, was östlich von derselben liegt; nach allen diesen Stationen hat England erheblich billigere Frachten, als wir sie stellen können. Dagegen ist Oesterreich, namentlich das Werk, was bei Teplitz liegt, in der Lage, uns in Frachten Konkurrenz zu machen in Schlesien, Sachsen und in einem Theil von Thüringen. Belgien beherrscht den Süden Deutschlands, von Mainz, Ludwigshafen anfangend bis nach München, Stuttgart, Nürnberg durch seine Frachtvortheile.

Vorsitzender: Frage 7:

Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

Herr **Meyer**: Ich muß gestehen, ich habe diese Frage nicht verstanden, nachdem ich unsere Preise und Frachten bereits genannt habe.

Herr **Stumm**: Ich bemerke, daß bei solchen Fragen Wiederholungen nicht ausgeschlossen sind, weil wir die Fragen logisch auseinander entwickeln und an einzelnen Stellen etwas zusammengefaßt werden muß, was schon einmal da war.

Herr **Meyer**: Wenn wir Selbstkosten berechnen, würden wir z. B. nach Hamburg geliefert, 140 ℳ verlangen müssen, das Ausland liefert diese Schienen mit 133 ℳ franko Stargardt, das würde also etwa 125 ℳ franko Hamburg ausmachen.

Vorsitzender: Frage 8:

Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

Herr **Meyer**: Es ist mir unmöglich, eine Auskunft zu geben, weil auch andere Artikel in Betracht kommen, als solche, die Krupp macht.

Herr **Stumm**: Wie ist die Konkurrenz des Auslandes gewesen, während der Zollschutz noch bestand? — Das bedeutet die Frage.

Herr **Meyer**: Es ist das eine Frage, die so einfach wohl nicht zu beantworten ist, da die Verhältnisse früher anders gelegen haben. Gerade in diese Zeit fiel der Totalumschwung der Eisenindustrie durch die Bessemer-Stahl-Fabrikation. Die Werke sahen sich genöthigt, sich auf diese Fabrikation einzurichten, um den deutschen Markt behalten zu können!

Diese Anlagen wurden den damaligen Erfahrungen entsprechend auf den vorliegenden Konsum eingerichtet; es entwickelte sich jedoch sehr bald die Technik dieses neuen Verfahrens in einem solchen Maße, daß mit denselben Apparaten das 4- und 6fache Quantum hergestellt werden konnte als früher, also die Produktionsfähigkeit ins Ueberflüssige gesteigert wurde. Es ist dies nicht allein der eigentliche Grund, der jetzt so häufig der Industrie zum Vorwurf gemachten Ueberproduktion, — andererseits wurde dadurch auch der Export erheblich vermindert, da Artikel, die früher aus Tiegelstahl gemacht wurden, jetzt in Bessemerstahl zur Ausführung gelangten, der Allgemeingut der Eisenindustrie geworden, während Tiegelstahl nur von wenigen Stahlfabriken hergestellt wurde und noch wird.

Herr **Huber**: Hat sich mit der Aenderung der Zollsätze etwas geändert in Bezug auf die Konkurrenz des Auslandes?

Herr **Meyer**: Nachdem der Zoll weggefallen war, hat sich das Ausland Mühe gegeben, den Markt, welchen wir bis dahin allein beherrschten, ebenfalls zu gewinnen. Seit 1877 hat der Bedarf in Deutschland so wesentlich abgenommen, daß das keinen Rückschluß zuläßt auf die früheren Jahre; bei dem bedeutenden Bedarf des Jahres 1873 konnte England nach Deutschland importiren, weil wir nicht in der Lage waren, Alles zu liefern, was man gebrauchte.

Vorsitzender: Frage 9:

Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Herr **Meyer**: Ueber diese Frage kann ich keine Auskunft geben, weil wir nichts damit zu thun haben.

Herr **Stumm**: Hat denn Creuzot nicht vor einigen Jahren auf Grund von Exportbonifikationen Stahlschienen billiger nach Straßburg offerirt und geliefert, als Sie?

Herr **Meyer**: Ich bin darüber nicht unterrichtet.

Herr **Huber**: Sie spüren nichts von der Konkurrenz? Es wird sich hier wesentlich um die französische Konkurrenz auf dem deutschen Markte oder etwa auf dem ausländischen Markte, der Schweiz u. s. w. handeln?

Herr **Meyer**: Augenblicklich nichts, weil Frankreich, den in Folge des neuen Systems des Ministers Freycinet eingetretenen großen Bedarf des eigenen Landes kaum decken kann und deshalb bei den Submissionen in Italien u. s. w., während es früher mit Schleuderpreisen auftrat, jetzt mit höheren Preisen kommt.

Herr **Huber**: Das ist erst im laufenden Jahre der Fall?

Herr **Meyer**: Seit zwei Jahren. Früher hat uns Frankreich sehr große Konkurrenz gemacht.

Herr **Huber**: In der Schweiz?

Herr **Meyer**: In der Schweiz ebenfalls; da sitzen französische Ingenieure, und ein echter Franzose läßt einen Deutschen nicht in das Geschäft kommen. Wir hegen sogar die Befürchtung, daß wir mit dem Zusammenbruch der Nordostbahn, durch welchen ein Franzose an die Spitze der Verwaltung trat, auch diese Absatzquelle verlieren werden; wir haben also keine Hoffnungen auf die Schweiz zu setzen!

Herr **Stumm**: Fürchten Sie nicht, daß in Frankreich die Verhältnisse ebenfalls auf unseren Stand heruntergehen? daß dann die großen Werke von St. Chamont und Creuzot Ihnen große Konkurrenz in Deutschland machen werden?

Herr **Meyer**: Große Konkurrenz wird es uns durch die titres à caution machen, in diesem Augenblick nicht, aber ich möchte das erwähnen, im Hinblick auf die enormen Eisenbahnbauten, die augenblicklich in Frankreich ausgeführt werden.

Vorsitzender: Frage 10:

> Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Herr **Meyer**: Eine Erschwerung bildet unstreitig die in Deutschland herrschende Nothlage. Es ist mir auffällig, daß die Ausländer in der letzten Zeit mit so billigen Offerten nach Deutschland gekommen sind. Ich hatte geglaubt, sie würden ihre Taktik weiter fortführen, die dahin ging, erst den Ausgang der Agitation gegen den Fortfall der Zölle abzuwarten, um dann mit ihrer erdrückenden Konkurrenz aufzutreten! Auffällig ist es, daß sie plötzlich seit einigen Wochen uns Konkurenz machen; bis dahin haben sie gewußt, daß das Handelsministerium von den Bestellungen der Staatsbahnen ihnen nichts geben würde und daß der größte Theil der deutschen Bahnen, die doch auch von dem Wohl und Wehe der Eisen- und Kohlenindustrie abhängig sind, die einheimischen Werke begünstigen.

Herr **H. H. Meier**: Sollte das nicht vorzugsweise dadurch hervorgerufen sein, daß die Preise für englisches Eisen in den letzten vier Wochen so ungeheuer gefallen sind?

Herr **Meyer**: Sie waren schon so billig, daß wir nicht dagegen ankommen konnten. Unsere Preise sind auch herunter gegangen. Wir haben Schienen mit 150 *M.* verkaufen können und sind jetzt auf 140 *M.* herabgedrückt worden; das geht also Hand in Hand.

Oesterreich, will ich noch hinzufügen, hat einen wesentlichen Vortheil durch 20 pCt. Agio.

Vorsitzender: Glauben Sie, daß viel aus Oesterreich eingeführt wird?

Herr **Meyer**: Augenblicklich nicht; der Bedarf ist nicht da. Würde Sachsen einen erheblichen Bedarf haben, so würde sich Oesterreich wieder an den Markt wenden. Es ist kürzlich bei der Anhaltischen Bahn erschienen. Früher wurde allerdings von Oesterreich bezogen.

Herr **Stumm**: Wenn also Deutschland seine Preise erhöhen wollte, um eine mäßige Rentabilität zu erzielen, so würde Oesterreich sofort wieder auf dem Markt erscheinen?

Herr **Meyer**: Jawohl, es produzirt ja viel theurer als Deutschland, aber es ist geschützt durch das Agio.

Herr **v. Schloer**: Warum soll Oesterreich aber nicht konkurriren können?

Herr **Meyer**: Ich glaube nicht, daß Oesterreich in seinen Einrichtungen auf der Höhe der Zeit steht. Wir sind gezwungen, jeden Vortheil herauszusuchen, der durch bessere Betriebseinrichtungen zu erzielen ist. Das ist bei Oesterreich noch nicht der Fall. Das schließt aber nicht aus, daß Oesterreich dieselben Einrichtungen, die wir haben, binnen Jahresfrist einführt, und dann würde es auch ohne Agio ein sehr gefährlicher Konkurrent sein.

Herr **Meier**: Sollte nicht der Preis, der in der entwertheten Valuta festgesetzt wird, nur ein anscheinend höherer sein, weil man die 20 pCt. Agio zuschlägt? Ich halte es nicht für richtig, bei Preisen, die nominell in Papier, das 20 pCt. weniger werth ist, das Agio außerdem als Gewinn anzurechnen.

Herr **Meyer**: Verzeihen Sie. Wenn Oesterreich in seinem Lande offerirt mit 100 Gulden, so würde es, wenn es bei uns mit 90 Gulden offerirt, ein wesentlich besseres Geschäft machen, es bekommt die Zahlung in Gold und verkauft anscheinend doch noch um 10 Gulden oder 10 pCt. niedriger, als es im Inlande mit Nutzen verkaufen kann, während es durch die Valuta thatsächlich einen Nutzen von 10 pCt. hat! Oesterreich stellt im Inlande seine Preise in Papier und kann es auch, weil es seine Kohlen und Erze auch nur mit Papier zu bezahlen braucht.

Herr **Meier**: Wenn man die 20 pCt. abzöge, würden sich dann die Preise um so viel niedriger stellen?

Herr **Meyer**: Ja, wenn Deutschland nur in Papier zu zahlen brauchte — oder habe ich Sie nicht verstanden?

Herr **Meier**: Ich sagte, die Preise sind in Oesterreich höher. Nehmen Sie nun keine Notiz davon, daß dieser höhere Preis in einer entwertheten Valuta angesetzt wird? Wenn ich diesen Preis um 20 pCt. reduzire, so daß 100 Gulden nur noch 80 Gulden sind, dann würde Oesterreich nicht mehr so viel theurer produziren. Man würde da nur in Wirklichkeit 80 Gulden bezahlen?

Herr **Meyer**: Ja wohl!

Herr **Stumm**: Oesterreich produzirt in der That billiger, als es den Anschein hat.

Herr **Meyer**: Es ist begünstigt bei den Lieferungen im Auslande, aber nicht im Inlande, weil es im Auslande baares Geld bekommt und im Inlande Papier.

Herr **Huber**: Glauben Sie nicht, daß die Geldverhältnisse in Oesterreich für die Fabrikanten auch ihre Nachtseiten haben?

Herr **Meyer**: Ich würde für eine Belehrung sehr dankbar sein. So lange die österreichischen Schienen aus österreichischem Material fabrizirt werden, ist es ein Vortheil. Anders wäre es, wenn es seine Erze aus Deutschland bezöge, es müßte dieselben dann mit Gold bezahlen und würde im Inlande nur Papier dafür erhalten. So aber hat Oesterreich seine Erze selbst und ich wüßte nicht, wo da ein Nachtheil entstehen sollte.

Vorsitzender: Wir kommen jetzt zur Frage 11:

> Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt?

Herr **Meyer**: Ja, sowohl die Staatsbahnen wie die Privatbahnen gewähren augenblicklich eine Art Schutzzoll; wenn er auch nicht bestimmt normirt ist, so ist es thatsächlich

doch ein Schutzzoll. Ich kann nicht sagen, wie hoch dieser Schutzzoll ist, er variirt in vielen Fällen. Es wird dies Verhältniß auf die Dauer nicht haltbar sein; selbst die Staatsbahnen sind ungehalten, daß sie höhere Preise bezahlen sollen und sagen uns, daß wir ihre Kosten zu sehr vertheuern.

Herr **Stumm**: Welches ist die größte Differenz zwischen dem auswärtigen und inländischen Angebot?

Herr **Meyer**: Bis zu 40 *M.* pro Tonne.

Herr **Stumm**: Können Sie nicht sagen, welche Bahn das gewesen ist? Nach den statistischen Mittheilungen des preußischen Handelsministeriums beträgt die Differenz nicht über 25 *M.*

Herr **Meyer**: Es ist schwer, darüber etwas zu sagen. Ich will 25 *M.* als Minimum zugeben, es können aber auch 40 *M.* sein, ich bin nicht genau unterrichtet.

Herr **Meier**: Ist dabei die beste Qualität in Betracht gezogen?

Herr **Meyer**: Es entscheidet lediglich der Preis.

Was die inländische Konkurrenz anbelangt, so schützen wir sie so viel wir können. Mir ist bekannt, daß ein größeres Etablissement eine Steinfabrik zu höheren Preisen beschäftigt als man in England die Steine kaufen kann. Das betreffende Etablissement weiß ganz genau, daß, wenn es die Steinfabrik eingehen läßt, die Engländer nach Eingehen der Steinfabrik jeden Preis fordern können und auch fordern würden.

Vorsitzender: Würde das nicht schon eine Beantwortung der folgenden Frage 12 sein:

> In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Herr **Meyer**: Das Ausland würde uns in erster Linie zwingen, zu seinen Preisen zu verkaufen, selbst unter den Selbstkosten.

Vorsitzender: Und wenn Sie das nicht thun, würde es in die Höhe gehen?

Herr **Meyer**: Sobald wir ruinirt sind, würde das Ausland die Preise diktiren. Jetzt können wir noch bestehen. Ich habe offen nachgewiesen, daß wir an unseren Fabrikaten schon früher nichts verdient haben und dabei sind die Preise noch herunter gegangen, aber die Selbstkosten nicht in gleichem Verhältniß. Würden die Preise noch weiter heruntergehen, dann würden wir besser thun, die Fabrikation aufzugeben.

Frage 13:

> Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Ja, besonders wenn die Frachten noch billiger werden. Die englischen Bahnen haben beschlossen, die Frachten um $7\frac{1}{2}$ pCt. zu ermäßigen, das ist eine Mittheilung, die kürzlich aus Middlesborough gemeldet ist. Diese Frachtermäßigung war schon längst angebahnt und wird unzweifelhaft in der nächsten Zeit stattfinden. England wird jedenfalls seine Erz sich billiger verschaffen können; durch Ermäßigung der royalty u. s. w.; per Tonne sind es noch 3 s royalty und man gedenkt sie mit Hilfe der Konkurrenz von Bilbao auf 1 s zu bringen, indem man durch Einführung von Bilbao-Erzen die Grundbesitzer zwingt, die royalty zu ermäßigen, und da sich die Erze von Bilbao nicht wesentlich höher stellen, als die englischen bei der jetzigen hohen royalty, so werden die Engländer mit dieser Agitation unzweifelhaft durchdringen. Darin liegt also für England eine große Chance, die Selbstkosten weiter zu ermäßigen.

Herr **Stumm**: Es würde also dann zu der Ermäßigung von 20 pCt. kommen?

Herr **Meyer**: Ja, sie würden unbedingt noch weiter ermäßigt werden können, wie schon die Selbstkosten für Schienen bei den Dowlais Works 96 *M.* betragen.

Vorsitzender: Hiermit ist die Frage 14 erledigt.

Frage 15:

> Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies eventuell bisher nicht geschehen?

Herr **Meyer**: Wir haben für Betriebsverbesserungen trotz der ungünstigen Geld- und Produktionsverhältnisse besonders viel gethan, so viel in unseren Kräften stand. Ich glaube, daß wir augenblicklich auf der Höhe stehen, daß wenigstens Niemand besser eingerichtet ist, als wie die deutschen Werke es sind. Gewisse Vortheile können wir natürlich nicht haben. Auf die günstige Lage an der Küste, die es ermöglicht, die Hochöfen dicht neben die Schienenwalzwerke zu setzen, müssen wir für alle Zeiten verzichten, denn wenn wir auch wirklich an das Wasser gehen wollen, würde uns doch der Bezug des Rohmaterials ein Hinderniß bereiten; außerdem können die Werke doch nicht alle neu gebaut werden.

Daß die Technik noch weiteres möglich machen sollte, ist wohl anzunehmen; ich bin überzeugt, daß weitere Verbesserungen kommen, leider kosten diese aber viel Geld, und wenn die Industrie nicht in die Lage kommt, wieder etwas zu verdienen, glaube ich nicht, daß sie im Stande sein wird, diese Verbesserungen einzuführen.

Herr **Stumm**: Sind nicht in Amerika unter dem Schutz der Zölle erheblichere Betriebsverbesserungen eingeführt worden, als in Deutschland, speziell für Ihre Fabrikation?

Herr **Meyer**: Unzweifelhaft; wir haben bei Gelegenheit der Philadelphiaausstellung gesehen, daß die Amerikaner vortrefflich eingerichtet sind und in vielen Beziehungen auf der Höhe der deutschen Werke stehen. Sie verbessern aber auch ununterbrochen, und nach den Berichten, die wir kürzlich aus Amerika von autentischer Seite erhalten haben, werden wir in Amerika einmal einen gefährlichen Konkurrenten bekommen.

Herr **Stumm**: Sind Sie überzeugt, daß in dieser Fabrikation Amerika höher steht als wir?

Herr **Meyer**: Höher glaube ich nicht, aber auch nicht niedriger. In den letzten Jahren hat es erhebliche Fortschritte gemacht durch einen Zollsatz, der einen reichen Gewinn ließ und die Möglichkeit gab, viele Verbesserungen mit großen Kosten auszuführen.

Ich will noch erwähnen, daß in den graphischen Darstellungen auch die Betriebsverbesserungen zum Ausdruck kommen.

Herr **Stumm**: Eine Frage läßt sich nicht unterdrücken. Sie sprechen immer von Bessemerroheisen, von spanischen Erzen, von Sayner-Roheisen u. s. w.; nun ist ja aber bekannt oder es wird wenigstens vielfach behauptet, daß Sie Ihre Stahl-Schienen bereits zum großen Theil aus billigem Roheisen durch Entphosphorung herstellen. In welchem Maße ist dieses Verfahren durchgeführt, resp. in welchem Maße glauben Sie bei weiterer Durchführung des Verfahrens in der Lage zu sein, Ihre Selbstkosten noch weiter zu ermäßigen?

Herr **Meyer**: Dieses Patent, von dem die Rede ist, hat durchaus keinen Einfluß auf unsere Schienenfabrikation. Wir würden garnicht in der Lage sein, noch einmal von Neuem Einrichtungen zu treffen, um mit Hilfe dieses Patents die Schienenfabrikation umzuwerfen. Wir haben nach wie vor unsere Erze aus Spanien, die werden verhüttet in der Johannishütte und die Schienen in Essen verwalzt. Das neue Verfahren ist noch in seiner Kindheit und soll zuerst dazu benutzt werden, um uns gutes Material aus den weniger guten unserer Erze zu liefern, besonders für Axen und Bandagen. Daß aber große Preisermäßigungen gegenüber dem bisherigen Fabrikationsverfahren eintreten würden, ist nicht anzunehmen.

Herr **Stumm**: Ist Ihnen auch nicht bekannt, ob etwa in anderen Gegenden die Entphosphorung des Eisens größere Fortschritte gemacht hat?

Herr **Meyer**: Ich glaube, daß man durch Ferromangan-Zusatz den größeren Phosphorgehalt des Roheisens weniger schädlich macht; thatsächlich aber wird nicht viel dadurch gespart und das Material bleibt immer geringer als das aus phosphorfreien Erzen dargestellte Roheisen. Ich glaube, daß auch diejenige Schiene den Vorzug bekommen wird, die am wenigsten Phosphor hat.

Herr **Huber**: Glauben Sie, daß auch in Oesterreich die Betriebsverbesserungen eingeführt worden sind wie in Deutschland?

Herr **Meyer**: Ich glaube, Oesterreich steht bedeutend zurück. Das ist eben unsere Gefahr; wenn Oesterreich sich eben besser eingerichtet hat, wird es uns mehr Konkurrenz machen.

Herr **Stumm**: Wie ist es mit Frankreich?

Herr **Meyer**: Ich glaube nicht, daß Frankreich zurücksteht.

Vorsitzender: Damit wäre auch Frage 16 erledigt.

Frage 17:

Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Herr **Meyer**: Nein!

Frage 18:

Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Für uns nicht.

Frage 19:

Welchen Einfluß wrüde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Es würde die ausländische Konkurrenz erheblich vermehren; sie bleibt jetzt zurück, weil der Bedarf in Deutschland ein geringer ist. Ich fürchte, wenn wir die Zölle nicht wiederbekommen, daß die sehr billige auswärtige Konkurrenz sich ganz bedeutend vermehrt.

Herr **Stumm**: Halten Sie die Erhöhung der Kohlenpreise in einem solchen Falle nicht für die absolut nothwendige Folge oder kaufen Sie überhaupt keine Kohlen?

Herr **Meyer**: Nein. Wir verkaufen nur und zwar so viel Kohlen, als wir in der Nähe unserer Fabrik in gleicher Güte wiederkaufen können, um die Frachtdifferenz zu sparen.

Herr **Stumm**: Aber die Löhne der Bergwerke würden in die Höhe gehen?

Herr **Meyer**: Die müssen in die Höhe gehen; bei einem Lohne von 18 Sgr. pro Tag kann keine Familie leben.

Herr **von Schloer**: Verkoksen Sie die Kohlen selbst?

Herr **Meyer**: Wir verkoksen sie selbst und schicken sie dann auf der Rechts-Rheinischen Bahn nach Neuwied, und dieselben Wagons, welche dort Koks hinbringen, nehmen das Roheisen wieder zurück. Wir sind die Hauptbefrachter dieser Bahn, und wenn wir diesen Transport einstellten, würde die Rechts-Rheinische Bahn, die pro Jahr von uns ca. 1 Million Mark Fracht bekommt, schwerlich den Betrieb aufrecht erhalten können.

III. Frage 1:

Wird von Ihnen, oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

Ja!

Frage 2:

Nach welchen Gegenden, in welchen Produkten und Quantitäten ist dies der Fall?

Wir haben wohl nach allen Welttheilen unseren Export, Australien ausgenommen. Leider exportiren wir $^2/_3$, $^1/_3$ bleibt für den inneren Bedarf. Wir exportiren nach Rußland, Schweden, Dänemark, Spanien und Portugal — die Verhältnisse für die einzelnen Länder kann ich nicht angeben — ferner nach Italien, wir haben selbst nach Cairo geliefert, wenn auch in geringen Quantitäten, nach Holland und nach Java, holländisch Indien. Nach England liefern wir keine Schienen, aber Bleche und nur die allerbesten Sorten Bleche. Nach Amerika liefern wir hauptsächlich Bandagen- und Federstahl. Die französischen Bahnen nehmen fast gar nichts; vor dem Kriege haben wir recht gute Geschäfte gemacht, aber nach demselben ist der Name Krupp dort so verhaßt, daß wir gar keine Geschäfte machen können; ich könnte darüber den Herren wunderbare Dinge erzählen.

Frage 3.:

In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen?

Ich habe keine genauen Zahlen.

Frage 4:.

Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der dortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

In Amerika besteht ein Zoll auf Schienen von 106 *M*, der es unmöglich macht, nur an einen Export zu denken.

In Rußland wird uns der Export jetzt geradezu unmöglich gemacht. Rußland hat enorme Opfer gebracht, um eine Industrie im Lande groß zu ziehen, was ihm geglückt ist. Ob diese Industrie ohne wesentliche Hilfe der Regierung wird bestehen können, ist fraglich; thatsächlich hat sie aber diese Hilfe. Die Regierung giebt trotz des kolossal hohen Zolles pro Tonne 84 *M*, noch pro Pud 35 Kop., (das macht für die Tonne ungefähr 42 *M*) Prämie, Benefiz für die inländischen Schienen; außerdem garantirt sie dem Fabrikanten die volle Produktion. Ich habe darüber von Petersburg ganz exakte Ziffern bekommen. Es sind im Jahre 1877 an Baird 1 800 000 Pud vergeben worden; 1 800 000 Pud an Briansk; 1 Million Pud an Belowsky; 1 800 000 Pud an Lilpop Rau und Co.; 1 Million Pud an Starachowitz; 1 200 000 Pud an Demidoff und 2 700 000 Pud an die neue russische Gesellschaft. Das sind nur die Bestellungen aus dem Jahre 1877, die früheren habe ich nicht aufgeführt. Das macht also 11 800 000 Pud in runder Summe ungefähr 190 000 t Schienen. Das ist in Rußland bestellt und zeigt uns, daß wir für die nächste Zeit von dort nur Bestellungen zu erwarten haben, wenn ein kleines Quantum sehr rasch geliefert werden muß.

Ich habe noch anzugeben, daß Oesterreich seinen Eisenbahnen einfach die Einfuhr unseres Materials verbietet, solange die inländischen Fabrikanten noch die Arbeit liefern können. Außerdem besteht ein Zoll von 25 Sgr. auf den Centner.

Belgien hat ebenfalls einen Zoll von 10 Frcs. auf die Tonne und fordert von ausländischen Konkurrenten eine Kaution von 5 pCt. Das ist bei großen Lieferungen ein Objekt; ich muß es vom belgischen Banquier entnehmen und à fonds perdu einige hundert Franks Provision bezahlen. Die Staatsbahnen gehen so weit, nachdem ein deutsches Werk ein belgisches unterboten hatte, daß sie keine Submission mehr ausschreiben, sondern unter der Hand im Inlande vergeben.

Nach England selbst können wir unmöglich liefern; wenn wir dagegen nach Indien, nach den Kolonien liefern wollen, müssen wir erstens nachweisen, daß die Schienen aus englischem Roheisen hergestellt sind, und zweitens müssen sie von Liverpool oder London verladen werden. Wir müssen also immer erst nach London verladen, also zweimal umladen und

das ist ein indirekter Schutzzoll, der von der höchsten Bedeutung ist.

Dann glaube ich, daß ich noch hier erwähnen muß, daß wir in Rußland sehr viele Schwierigkeiten gefunden haben durch ein Wort, welches uns bei der Philadelphia-Ausstellung von einem Manne nachgesagt ist, der dort in einer amtlichen Stellung war. Das Wort „billig und schlecht" hat uns in Rußland bedeutend geschadet. Als wir bei einer Lieferung wesentlich billiger waren, als England, und trotzdem die Bestellung nach England ging und unser Vertreter fragte, wie das käme, ist uns dieses Wort direkt entgegengehalten worden.

Frage 5:

Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Wir haben durch die Aufhebung der Zölle den Ausfall in Deutschland durch die Bestellungen des Auslandes wieder zu decken suchen müssen; wir mußten deshalb zu Schleuderpreisen exportiren. Wie es nach Wiedereinführung des Zolles werden wird, das weiß ich nicht, ich hoffe aber, daß es uns gelingen wird, unsere Selbstkosten auch noch wesentlich zu ermäßigen, so daß wir wenigstens exportfähig bleiben. Inwieweit das möglich sein wird, das muß die Zeit lehren.

Wir haben Werke in Deutschland, die ihr Roheisen von England beziehen und dann bei uns ihre Schienen walzen. Ob diese weiter bestehen können, bezweifle ich. Ich glaube nur, diejenigen werden bestehen, die nicht von England abhängig sind, vielmehr selbst Kohlen und Erze haben.

Frage 6:

Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden?

Es sind mir keine bekannt.

Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Ja, wenn sämmtliche auswärtigen Zölle und alle jene Begünstigungen, Prämien u. s. w. für ausländische Werke fallen, würden wir auch ohne Zölle bestehen können.

Frage 8:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Nein, aber daß billige Frachten dazu beitragen würden, auch unseren Export zu steigern, ist unzweifelhaft.

Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

Ich habe schon erwähnt, daß wir in dieser Frage nicht informirt sind.

Frage 10:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

Er übt den Einfluß aus, daß unsere besten Arbeiter in die durch Zoll geschützten Länder fortgehen, wo sie bessere Löhne bekommen können, z. B. nach Rußland, weil da die neuen Schienenwalzwerke errichtet sind. Auch unser Koks wird wesentlich vertheuert durch Frankreich, welches in Rheinland und Westfalen sehr viel kauft, zu Preisen, die wir nicht bezahlen können; das schlechteste bleibt dann für uns zurück. Wir werden es auch erleben, daß ganze Industrien sich über die Grenzen in das Ausland ziehen.

Herr Huber: Sind die Löhne in Frankreich höher?

Herr Meyer: Genau weiß ich es nicht, aber ich glaube, daß sie höher sind als bei uns. Krupp kann in Frankreich nicht die geringste Auskunft erhalten.

Herr Stumm: Sie sind der Ansicht, daß selbst auf die Ruhrkokspreise die Konkurrenz der französischen Werke mitinfluirt?

Herr Meyer: Ganz bedeutend.

VI. Frage 1:

Erfordert die Fortexistenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Ja wohl, ich bin dieser Ansicht.

Wenn ein Staat einmal seine Küsten armirt und sein Feldgeschützsystem erneuert hat, so hat er eben kein Kriegsmaterial mehr nöthig, und wir sind deshalb auf eine erhebliche Minderung der Produktion von Kriegsmaterial gefaßt!

Wenn wir durch Wegfall der Zölle gezwungen werden, die Fabrikation von Friedensmaterial einzustellen, würden auch unsre Gruben und Hütten zum Erliegen kommen, da durch Kriegsmaterial allein sie nicht nutzbringend beschäftigt werden können.

Herr Stumm: Sie würden damit sagen, daß die Fortexistenz Ihrer Kanonenfabrikation auch indirekt in Zusammenhang steht mit der Frage der Wiedereinführung der Zölle?

Herr Meyer: Jawohl, und im Falle eines Krieges würde der Staat in großer Verlegenheit sein; denn es kommt nicht allein auf die Geschützfabrikation an, sondern es kommt auch die Fabrikation von Geschossen in Betracht, und auch an diese Fabrikation ist ohne die Zölle nicht zu denken, weil das Ausland dieselben billiger liefern würde.

Frage 2:

Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Das würde fast dieselbe Frage sein wie die Nr. 7.

Herr Stumm: Die Frage geht dahin, brauchen Sie keine Eisenzölle, wenn das Ausland seine Eisenzölle auch aufhebt?

Herr Meyer: Ich habe eine so große Meinung von der deutschen Industrie, daß ich glaube, wir brauchen keine Eisenzölle, wenn alle Zölle fallen, aber das Fallen eines Zolles blos in Belgien oder Oesterreich würde uns nicht genügen können. Außerdem müßten auch die Nebenbegünstigungen fortfallen, ich meine die Acquits oder die Begünstigung in Rußland durch die erhebliche Prämie.

Herr Stumm: Wenn der Zoll wegfällt, so fallen die Acquits in Frankreich ja von selbst weg.

Frage 3.

Wie hoch müssen anderenfalls die deutschen Eisenzölle in Minimo bemessen werden?

Herr Meyer: Wenn wir einen wirklichen Vortheil haben sollen, so glaube ich, daß wir unter 10 *M.* Roheisenzoll nicht werden bestehen können, dennoch wird der Zoll für Materialeisen schwerlich unter 30—35 *M.* bemessen werden können. Das würde die Differenz dessen decken, was England billiger herstellen und transportiren kann Deutschland gegenüber.

Herr Stumm: Haben Sie keine Vorschläge für Luppeneisen und Ingots zu machen?

Herr Meyer: Nein.

Herr Stumm: Sie würden also einen Zoll von 30 bis 35 *M.* für alle Eisenprodukte, mit Ausnahme der eigentlichen Eisenwaaren, wünschen?

Herr Meyer: Ich meine damit alles, was Krupp produzirt, Bleche, Schienen u. s. w., zu demselben Satze.

Frage 4:

Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen?

a) für die Eisenindustrie selbst,
b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

Für die Eisenindustrie selbst ist ja der Vortheil sehr leicht nachzuweisen. Wir würden in der Lage sein, den gesammten deutschen Bedarf wieder selbst decken zu können. Ob es möglich sein wird, die Produktion in dem Maße fortzusetzen wie bisher, ist eine andere Frage. Es bleibt nicht ausgeschlossen, daß die Eisenindustrie sich überzeugen wird, daß einzelne Artikel auch durch eine Zollerhöhung nicht rentabler werden würden. Ich greife einen Artikel heraus, mit dem wir gewöhnlich identifizirt werden, die Schienen. Ich glaube nicht, daß ein Werk, welches nur 20—30 000 t produzirt, wird bestehen können gegenüber einem Werk, welches 100—150 000 t produzirt. Aber es könnten die Werke sich doch, wie es z. B. bei der Dortmunder Union geschehen ist, vereinigen, es könnten in der einen Fabrik Schienen, in der anderen Stabeisen 2c. gemacht werden. Es können auch wieder andere Zweige aufgenommen werden, z. B. das eiserne Straßenpflaster u. s. w. Die Eisenindustrie würde eben das weniger rentable fallen lassen, das mehr rentable heraussuchen. Ich sehe also für die Eisenindustrie durchaus einen Vortheil in der Wiedereinführung der Zölle! Ob es aber möglich ist, daß alle Werke auch dann noch z. B. Schienen mit Vortheil produziren können, weiß ich nicht.

Nur für die Transportinteressen ist doch wohl der Hauptvortheil der, daß, während sie bei der Einfuhr vom Ausland nur das eingeführte Material zu fahren haben, sie bei der Anfertigung des Materials im Inlande in Erzen und Kohlen u. s. w. vielleicht das sechsfache Quantum zu fahren haben werden. Ich glaube, daß die Herren Sachverständigen von den Eisenbahnen, welche noch vernommen werden, es gern zugeben werden, daß sie ein größeres Interesse haben werden, unsere Industrie blühend zu sehen und Kohlen und Erze in Masse zu transportiren, als vielleicht nur die fertigen Schienen u. s. w. Die Freihändler nehmen an, der Konsument würde die Waare vertheuert bekommen, — ich kann mir aber das nicht denken, die Vertheuerung könnte außerdem nur eine vorübergehende sein. Unsere Industrie ist so konkurrenzfähig und macht sich unter einander so viel Konkurrenz, daß zu hohe Preise nie aufkommen werden. Außerdem würde sich der Konsument schlechterstehen, wenn wir zu Grunde gingen. Er würde augenblicklich vielleicht etwas billigeres Material bekommen, aber nach kurzer Zeit, wenn die deutsche Industrie zerstört ist, gezwungen sein, ganz erheblich höhere Preise für das auswärtige Material zu bezahlen. Wenn ferner die Kohlenindustrie auch ruinirt wird, so müssen die Selbstkosten unserer Kohlen wesentlich höher werden und unsere deutschen Konsumenten würden sich zu wesentlich höheren Preisen bequemen müssen, denn es ist unseren Kohlenzechen nicht dauernd zuzumuthen, daß sie Zubuße zahlen, und viele unserer Zechen sind schon so weit!

Es würde aber auch durch das Darniederliegen der Eisenindustrie die Konsumenten ein Nachtheil treffen, indem die Steuerfähigkeit abnimmt; wir müssen die Staatsbahnen verzinsen und wenn diese keine Renten mehr abwerfen, so ist das ein indirekter Nachtheil, indem der Ausfall durch Steuererhöhungen gedeckt werden muß!

Herr **Stumm**: Ich weiß nicht, ob Sie in Belgien näher orientirt sind. Würde nicht auch aus einer Wiedereinführung von Eisenzöllen in Deutschland der Vortheil entstehen, daß Belgien dann eher auf eine gemeinschaftliche Verhandlung einginge wegen Aufhebung seiner Zölle, die uns jetzt dort entschieden schädigen?

Herr **Meyer**: Darüber bin ich nicht orientirt.

Frage 5:

Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Vor allen Dingen würden uns billigere Transportmittel bequem sein. Ob Sekundärbahnen oder Kanalsystem, ist hier nicht zu erörtern. Daß wir aber auf eine erhebliche Frachtermäßigung denken müssen, ist nicht zu leugnen, denn wir werden vom Ausland durch die Frachten fast überall geschlagen.

Unsere Steuern sind zu hoch, indirekte Steuern würden uns sehr vortheilhaft sein.

Dann würde uns aber auch noch in anderer Weise Nutzen geschaffen werden können. Ich erlaubte mir bei einer früheren Frage zu bemerken, daß wir pro Tonne Schienen $2^1/_2$—3 M. Unkosten hätten durch die Kreditverhältnisse. Wenn uns die deutschen Bahnen mehr entgegen kommen wollten mit Zahlungen; wenn ein solides Werk eine Lieferung auf Schienen abschließt, so sollte doch ein Weg gefunden werden können, um bei der Bestellung die Hälfte des Betrages der Lieferung als Zahlung zu geben. Es ließe sich ja dafür eine Kaution stellen. Wir würden dann erheblich an Zinsen und Diskonten sparen. Außerdem könnte die Restzahlung dann bei Ablieferung auf dem Werke erfolgen. Unsere Staatsbahnen haben jetzt eingeführt, daß die Abschlagszahlung von $^9/_{10}$ ungefähr 2 Monate nach vollendeter Lieferung erfolgt. Wenn nun ein Fabrikant heute sein Material kauft und erst in 5—6 Monaten das Geld bekommt, so ist das ein sehr großer Zinsverlust. Wenn es aber dahin zu bringen wäre, daß man auch in dieser Hinsicht uns unterstützte, so könnten wir vielleicht 1—2 pCt. an den Selbstkosten durch Zahlungsfacilitäten sparen. Ich erwähne, daß in Rußland die Hälfte des Betrages der Regierungsbestellungen bei der Bestellung zinsfrei baar gezahlt wird.

Frage 6:

Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Nein. Es würden solche Erleichterungen uns immer nur einen Ersatz geben für das, was England noch ersparen wird bei seinen Selbstkosten, aber die Wiedereinführung der Zölle könnten sie nicht ersetzen.

Statistik.

Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen und event. welche?

Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

In Bezug auf die Statistik muß ich meinen Mangel an Information bekennen.

Die unser Werk betreffende offizielle Statistik ist in den überreichten graphischen Darstellungen enthalten.

Vorsitzender: Ich schließe hiermit die Sitzung und spreche dem Herrn Sachverständigen meinen Dank aus.

Schluß $4^1/_2$ Uhr.

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Sechste Vernehmung

am

9. November 1878

(10 Uhr).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender.
„ Geh. Ober-Regierungsrath Huber.
„ Königl. Bayr. Staatsrath Dr. v. Schloer.
„ Geh. Kommerzienrath Stumm.
„ H. H. Meier.
„ Geh. Bergrath Dr. Wedding.
Sachverständiger: Herr W. Funcke aus Hagen.

(Fragebogen A.)

Vorsitzender: Es handelt sich heut um die Vernehmung des Herrn W. Funcke aus Hagen in Westfalen. Ich ersuche Sie zunächst, uns allgemeine Mittheilungen über die Art und dem Umfang Ihres Geschäftsbetriebs zu machen.

Herr **Funcke**: Es würde gewiß zweckmäßig sein, einige allgemeine Gesichtspunkte aufzustellen. Ich erlaube mir aber dabei hervorzuheben, daß wenn im Laufe der Zeit ich genöthigt sein werde, etwas ausführlicher mich auszulassen, dies deswegen geschieht, weil im Verhältniß die Großindustrie auf dem Gebiete der Eisen- und Stahlfabrikation viel mehr vertreten ist, als dies in Bezug auf die kleine Industrie (Waarenfabrikation) der Fall ist.

Wiewohl ich im Allgemeinen auf statistische Zahlen keinen großen Werth lege, darf ich doch hervorheben, daß nach Geheimrath Engel nur ca. 150 000 Menschen in der Großindustrie beschäftigt sind, dagegen finden ca. 650 000 Arbeiter in der Verarbeitung von Eisen und Stahl zu Werkzeugen, Waffen und Maschinen ihr Brod. und ich möchte mir deshalb erlauben, gerade deshalb, weil diese Industriezweige nicht die Vertretung gefunden haben, wie die Großindustrie, mich wesentlich mit der Ersteren ausschließlich zu beschäftigen.

Vorsitzender: Es kann uns das nur angenehm sein. Zunächst darf ich die Bitte wohl wiederholen, uns allgemeine Gesichtspunkte mitzutheilen über den Stand und die Lage Ihrer Fabrikation.

Herr **Funcke:** Soll das heißen, in Beziehung auf meine eigene Fabrikation oder in Beziehung auf die Fabrikation in meiner Gegend in Allgemeinen.

Vorsitzender: Zunächst Ihre eigene Fabrikation.

Herr **Funcke:** Als Kaufmann erzogen, bin ich erst im Jahre 1845 zur Industrie übergegangen, zu einer Zeit, wo unsere Industrie im Allgemeinen noch sehr wenig ausgedehnt war; erst später nach und nach hat sich dieselbe entwickelt, und ich darf wohl sagen, mit der vaterländischen Industrie groß geworden zu sein.

Meine Herren, die Eisenindustrie in unserer Gegend stammt schon aus dem 13. Jahrhundert. Man hat zuerst dort Eisen gewonnen in offenen Oefen, in denen man das Eisen ausschmolz und zugleich in denselben Feuern das Frischen und die Verarbeitung zu ordinären Handwerkszeugen vornahm. Später entstanden die kleineren Hochöfen und die Verarbeitung desselben in offenen Feuern zu Rohstahl und Osemund, welches Material unter Wasserhämmern ausgereckt und größtentheils in Remscheid und Solingen zu Fabrikaten verarbeitet wurde. Erst später, im Jahre 1844, als das Eisenbahnnetz in Deutschland sich entwickelte, konnte man daran denken, unsere Industrie den Bedürfnissen des Eisenbahnbaues dienstbar zu machen, und von da aus schreibt sich denn auch die Ausdehnung der wirklichen Fabrikation her, mit maschinellen Einrichtungen, mit Dampf- und Wasserbetrieb, während früher die Arbeit von dem kleinen Arbeiter mit seinen Gesellen und Lehrlingen betrieben wurde. Wir haben in unseren Bergisch-Märkischen Kreisen Tausende von Leuten, die, wenn sie auch an sich gute Arbeit machen, dennoch nicht in der Lage gewesen sind, in gleicher Weise wie Andere fortzuschreiten, weil ihnen die Geldmittel zur Beschaffung der maschinellen Einrichtungen fehlten. Es ist nicht

möglich, daß jeder kleine Fabrikant von Stahl- und Eisenwaaren seinen Absatz im Inlande und im Auslande suchen kann; dazu ist der Absatz zu gering und die Folge davon war, daß auch in unserer Gegend sich eine Menge von Kommissionären gefunden haben, welche nicht nur den Vertrieb dieser, sondern auch ausländischer Waaren im In- und Auslande vornehmen. — Und diese Kommissionäre sind im Allgemeinen weit wohlhabender geworden, als die Fabrikanten selbst.

Die kleinen Fabrikanten in unserer Gegend haben in der Regel nicht mehr verdient als sie nothwendig zu ihrem eigenen Lebensunterhalt bedürfen und um ihre Leute und ihre Materialien zu bezahlen. Leider sind in der letzten Zeit die Preise so außerordentlich gedrückt worden, sowohl für das Inland wie für das Ausland, daß diese Leute immer mehr zurückkommen und statt dieser Fabrikation genöthigt sind, andere Beschäftigungen in größeren Fabriken u. s. w. zu suchen. Wenn ich mir erlaubt habe dieses vorauszuschicken, so möchte ich erwähnen, daß ich persönlich vom Jahre 1845 ab, wo ich mich der Holzschraubenfabrikation zuwandte, wiewohl der Zoll damals 6 Thlr. betrug, doch 6 Jahre gebraucht habe, um aus meiner Fabrikation eine Rente zu erzielen und zwar aus dem einfachen Grunde, weil es uns vollständig an Arbeitskräften fehlte. Zu jener Zeit mußte ich mir erst einige englische Arbeiter holen, um mit diesen die Leute anzulernen, die aus ganz anderen gewerblichen Kreisen kamen; die Leute hatten bisher in Papier-, Tabak- und Tuchfabriken gearbeitet und waren in der Eisenindustrie total fremd; denn die Gesellen der kleinen Eisenwaarenfabrikanten hatten keine Neigung in die Fabriken zu gehen.

Wir befanden uns nicht allein hinsichtlich der Arbeiterverhältnisse, in schwieriger Lage, sondern auch darin, daß uns das Material, dessen wir zu unserer Fabrikation bedurften, nicht in geeigneten Qualitäten und Dimensionen geliefert wurde.

Unter Anderem lieferte man uns den Draht nicht gleichmäßig auf Dimensionen gezogen, und während die Eisenbahnen nur 2 pCt. Gewichtsdifferenzen zu gestatten pflegten, fanden bei der Walzung des Eisens nicht selten Gewichtsdifferenzen bis zu 5 pCt. statt, weshalb ich dazu übergehen mußte, selbst Drahtzieherei und später Walzwerke anzulegen. Aus dem gleichen Grunde gaben andere Fabrikanten auch Veranlassugn zur Errichtung ähnlicher Werke und sind aus derselben Ursache u. a. das Hasper Eisenwerk und die Steinhauser Hütte entstanden.

Vorsitzender: Ich möchte bitten, Sich etwas kürzer zu fassen.

Herr **v. Schloer:** Ich möchte den Herrn Sachverständigen darauf aufmerksam machen, daß die Zeit, in der wir uns zu bewegen haben, eine außerordentlich beschränkte ist. Zu der Vernehmung eines Sachverständigen sind drei Stunden in Aussicht genommen, und ich fürchte, daß wir vielleicht über das, was wir zunächst zu konstatiren haben, kaum Aufschluß erlangen werden, was doch von der größten Wichtigkeit ist, wenn wir uns über die Entwickelung der Eisenindustrie in der letzten Zeit ein klares Bild machen sollen. Es handelt sich hauptsächlich darum festzustellen, welchen Einfluß die Zoll-Gesetzgebung auf die Eisenindustrie in den letzten Jahren geäußert hat, darum möchten wir Sie bitten, Sich nicht zu sehr von der gestellten Aufgabe zu entfernen, und auf die Vorgänge der letzten Jahre einzugehen, damit wir Einblick gewinnen, welchen Einfluß die Zoll-Gesetzgebung seit dem Jahre 1873 auf die deutsche Eisenindustrie geübt hat.

Vorsitzender: Ich habe mir vorhin erlaubt, meine Frage zu stellen, um der Kommission Gelegenheit zu geben, einen Maßstab zu bekommen dafür, in welchem Umfang Sie in die Beantwortung der Fragen eintreten werden; und dazu ist es nothwendig zu wissen, welchen Geschäftskreisen Sie angehören.

Ich bitte also die Güte zu haben, unsere heutige Aufgabe etwas bestimmter ins Auge zu fassen.

Herr **Funcke:** Ich habe es als meine Aufgabe erkannt, eine einseitige Auffassung zu vermeiden. Denn wo sollte das hinaus, wenn für alle Fabrikate, für Tausende von Artikeln Sachverständige vernommen werden sollten. — Da nur zwei Sachverständige für die Kleineisenindustrie designirt sind, habe ich geglaubt, mich nicht allein mit dem Einzelnen, sondern mit der Fabrikation der Eisen- und Stahlwaaren im Allgemeinen beschäftigen zu sollen.

Vorsitzender: Bei den einzelnen Fragen haben Sie dazu volle Gelegenheit. Die Mitglieder der Kommission wünschen jetzt zu wissen, worauf sich gegenwärtig Ihr Geschäftsbetrieb bezieht, um die Grundlage kennen zu lernen, von der aus Sie Ihre Mittheilungen machen.

Ich wiederhole also die Bitte, kurz anzugeben, welche Gegenstände Sie fabriziren.

Herr **Funcke:** Ich habe mir erlaubt darauf hinzuweisen, in welcher Weise wir angefangen haben zu fabriziren; da aber die Fabrikation von Holzschrauben allein, trotz der hohen Zölle, nicht ausreichte, um die Kosten zu decken, so sahen wir uns im Jahre 1849 veranlaßt, zu der Fabrikation von Eisenbahnmaterial überzugehen.

Vorsitzender: Sie fabriziren also kleine Eisenbahnmaterialien, Holzschrauben u. dgl. m.?

Herr **Funcke:** Ja, Eisenbahnmaterialien und kleine Eisen- und Stahlwaaren, letztere vielfach für Telegraphen.

Vorsitzender: Auch Schienen?

Herr **Funcke:** Seit dem Jahre 1875 nicht mehr.

Wir lassen auch Draht für unsere Schrauben-Fabrikation ziehen; gezogenen Draht verkaufen wir nicht, sondern nur Walzdraht. Wir fabriziren ferner gepreßte Schlüssel aus Stabeisen, Muttern, Schrauben, Nieten, Stahlringe, Scheiben und dergleichen Fabrikate, außerdem verschiedene Gegenstände für den Eisenbahn-Oberbau und die Wagenfabriken.

Dies sind auch die Hauptartikel der Fabrikation des Kreises Hagen.

Vorsitzender: Wir können jetzt in die Erörterung des Fragebogens eintreten:

Frage 1:

Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Herr **Funcke:** Ich werde bei Beantwortung der Frage mich hauptsächlich an die kleine Fabrikation halten. Da möchte ich besonders hervorheben, daß wir in Westfalen auf theureres Material hingewiesen sind, wie solches die Saar-, Mosel- und Schlesischen Werke liefern und wie es von den großen Werken für Eisenbahnschienen u. s. w. zur Anwendung gelangt.

In Rücksicht auf den Bedarf von Kleineisenzeug für Eisenbahnbedarf, welcher in der Regel in Submissionen ausgeschrieben wird, befinden wir uns jenen Gegenden gegenüber in einer sehr fatalen Situation, weil die Behörden in den meisten Fällen nicht die Qualität der Waare, sondern nur den billigsten Preis in Betracht ziehen und wir dadurch immer mehr in engere Absatzgebiete zurückgedrängt wurden, aus welchem Grunde die Fabrikation in Verbindung mit den billigen Frachten, welche das Ausland nach der Nord- und Ostsee und den Reichslanden genießt, bei uns immer mehr beschränkt wurde.

Vorsitzender: Würde Sie keine Zahlen angeben für Materialien, die Sie verarbeiten?

Herr **Funcke:** Ja, gewiß!

Ferner hat sich der Bedarf an Eisenbahnmaterial zum Waggonbau soweit verringert, daß wir unsere Fabrikation

seit einigen Jahren ungefähr auf den vierten Theil des hierin früher fabrizirten Quantums reduzirt haben und dies um so mehr, da die Preise derart heruntergedrückt waren, daß nicht nur nichts verdient wurde, sondern mit Verlust gearbeitet werden mußte.

Große Aktiengesellschaften weisen nicht allein in ihren Bilanzen große Verluste nach, sondern auch unsere Privatwerke; unter Anderen hat das Hagen-Grünthaler Fabrikationswerk, um seine früheren Verluste auszugleichen, 1877 sein Aktienkapital auf die Hälfte reduzirt und dennoch am 30. Juni 1878 abermals mit einem Verlust von 48 000 *M.* bei einem Umschlag von ca. 900 000 *M.* abgeschlossen.

Die Preise für Eisen in unserer Gegend stellen sich je nach Qualität sehr verschieden. Für gewöhnliches Stabeisen auf ca. 116—120 *M.* pro 1 000 k, während die Aktiengesellschaften billiger, sogar zu 110—115 *M.* verkaufen.

Was die bessere Qualität Eisen anbetrifft, so schwanken die Preise, je nachdem das Roheisen zur Verwendung kommt, ob ein Zuschlag von Holzkohleneisen oder ob ganz Holzkohleneisen genommen und ferner, ob auf Feinkorn oder Zug gearbeitet wird, zwischen 125 bis zu 160 *M.* pro 1 000 k.

Vorsitzender: Das sind die Selbstkostenpreise? Können Sie uns angeben, wie theuer Sie die Kohlen einkaufen und das Roheisen?

Herr **Funcke:** Das ist eine Frage, auf die ich mich aus früher angegebenem Grunde nicht einlassen will; die Kosten der Darstellung des Eisens werden anderseitig erörtert werden.

Herr **Stumm:** Ich glaube, es würde zweckmäßig sein, wenn der Herr Sachverständige sich zunächst an seine eigene Fabrikation hält, damit wir erfahren, welchen Antheil an seinen Selbstkosten die einzelnen Faktoren haben.

Herr **Funcke:** Ich habe zwei Fabriken, die eine Funcke und Elbers, welche das Eisen darstellt, die andere ist das Fabrikationswerk Funcke u. Hueck, welches die kleine Industrie betreibt.

Vorsitzender: Roheisen kaufen Sie nicht?

Herr **Funcke:** Für meine Kleineisen-Industrie nicht, mit der Großindustrie wollte ich mich hier nicht beschäftigen.

Vorsitzender: Ich wollte nur fragen, ob Sie Roheisen kaufen und zu welchem Preise?

Herr **Funcke:** Das Roheisen, was in unserer Gegend verarbeitet wird, kostet ungefähr 58—60 *M.* per 1000 kg; das Holzkohleneisen ist aber viel theurer und kostet circa 90 *M.* loco Hütte, und es tritt dann noch die Fracht hinzu.

Vorsitzender: 60 *M.* für das Roheisen gelten auch loco Hütte?

Herr **Funcke:** Ja; und zwar sind es die Eisenwerke am Niederrhein, die in der Gegend von Dortmund und die im Siegerlande; obwohl auch da ein Unterschied von einigen Mark gemacht wird in den Qualitäten, unter Anderen stellen sich die Preise im Siegerlande, je nach denselben auf 60 bis zu 63 *M.*, selbstredend für Kokseisen. Die Unterschiede richten sich nach der Qualität der verwendeten Erze.

Vorsitzender: Wie theuer rechnen Sie das Halbfabrikat, welches Sie von Funcke u. Elbers entnehmen?

Herr **Funcke:** Was wir von Funcke u. Elbers an gewöhnlichen Qualitäten entnehmen, bezahlen wir gegenwärtig mit 116 *M.* pro 1000 kg Grundpreis; bessere Qualitäten höher.

Herr **Stumm:** Was bezahlen Sie für das Material zu den Holzschrauben?

Herr **Funcke:** 160 *M.* für Walzdraht; während der gewöhnliche Preis nur 145 *M.* ist.

Herr **Stumm:** Der Draht wird bezogen von Funcke und Elbers?

Herr **Funcke:** Ja!

Herr **Stumm:** Wie theuer berechnen Sie nun den Arbeitslohn für die Schrauben?

Herr **Funcke:** Das läßt sich nicht generalisiren aus dem Grunde, weil sie zu verschiedenartig sind. Wir fabriziren ca. 800 verschiedene Sorten Holzschrauben aus Eisen und Messingdraht.

Vorsitzender: Können Sie nicht etwa einen Durchschnittspreis angeben?

Herr **Funcke:** Es stellt sich der Durchschnittspreis der Holzschrauben auf ungefähr 70 Pfennige, wobei ich aber erwähnen muß, daß die Preise derselben so außerordentlich gedrückt sind, daß 15 bis 20 pCt. bei der Fabrikation in der letzten Zeit verloren gingen. Der Preis der Schrauben für den gewöhnlichen Bedarf stellt sich auf 50—60 Pfennige. Bei Bedarf der Eisenbahnen zum Waggonbau werden größere Schrauben gebraucht. Der Durchschnittspreis berechnet sich dann auf 80—90 Pfennige pro Groß.

Herr **Meier:** Das Groß zu 144 Stück?

Herr **Funcke:** Ja!

Herr **Meier:** Wie viel fabriziren Sie ungefähr von den größeren und wie viel von den kleineren?

Herr **Funcke:** Erlauben Sie, daß ich Ihnen einige Proben vorlege. — (Geschieht.)

Herr **Meier:** Nun stelle ich die Frage, wie viel diese kleineren Schrauben kosten.

Herr **Funcke:** Diese kleineren Schrauben sind wir fast nicht in der Lage anfertigen zu können; wir beziehen sie indirekt, weil die dortigen Fabrikanten die Schrauben an uns, ihre Konkurrenten, nicht abgeben, zu Hunderttausenden Groß aus Frankreich, weil wir die Arbeitskräfte zur Herstellung derselben nicht haben.

Diese Schrauben kosten uns wenn wir sie selbst fabriziren ca. 22 Pfennige und müssen wir dieselben oft zu 16 bis 17 Pfennige pro Groß verkaufen, um der französischen Konkurrenz zu begegnen.

Herr **Meier:** Warum stellt man diese Schrauben nicht in Deutschland her?

Herr **Funcke:** Wenn wir sie selbst fabriziren, so verlieren wir 5 Pfennige und wenn wir sie aus Frankreich beziehen, nur 3 Pfennige.

Herr **Huber:** Warum führen Sie dann diese Artikel überhaupt?

Herr **Funcke:** Wir brauchen sie, weil sie von den Abnehmern der größeren Sorten ebenfalls gefordert werden. Wir können diese kleinen Schrauben nicht gut selbst machen, weil uns die Arbeitskräfte dazu fehlen, indem die Kinder nur vom 14. und 16. Jahre ab beschäftigt werden dürfen und diese zu derartigen kleinen Fabrikaten nicht zu verwenden sind, Frankreich aber diese passenden und billigen Arbeitskräfte hat, da die Kinder dort schon von 10 und 11 Jahren ab beschäftigt werden.

Vorsitzender: Frage 2.

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Herr **Funcke:** Die anderen Werke arbeiten unter denselben Verhältnissen wie wir, nur daß sie mitunter in der Lage sind, billiger einkaufen zu können wie wir von unserem eigenen Eisenwerk. — Ein Fabrikationswerk, was sein eigenes Eisen verarbeitet, ist nicht immer in der Lage, das Material so billig beschaffen zu können, wie die Konkurrenz oft von Aktienwerken kauft. Fragt unser Fabrikationswerk Funcke und Hueck bei einem anderen Werke, z. B. bei der Dortmunder Hütte wegen des Preises von Stabeisen an, so erhält es stets höhere Notirungen, wie dieselben den Konkurrenten gestellt werden, weil man vermuthet, es liege die Absicht vor, das eigene Hüttenwerk von Funcke und Elbers nur zu drücken und nicht ein Geschäft zu machen.

Die Firma Funcke und Elbers kann aber zu dem billigen Preise von circa 110 *M.* pro 1000 kg nicht arbeiten ohne zu große Verluste zu erleiden, und während wir, Funcke und Hueck, seiner Zeit die Veranlassung zur Etablirung des Puddel- und Walzwerkes gaben um uns unabhängiger zu stellen, findet in gegenwärtiger Zeit gerade das Gegentheil statt. Wir haben in früherer Zeit bei Funcke und Hueck für Eisenbahnbedarf monatlich ca. 700 000 bis 800 000 Pfund Eisen verarbeitet, jetzt nur noch 200 000 Pfund, und zwar deshalb, weil andererseits viel billiger offerirt wird und außerdem das Ausland nach den Nord- und Ostseehäfen hin ebenfalls mit in Konkurrenz tritt.

Herr **Stumm**: Ich möchte fragen, ob der Herr Sachverständige nicht in der Lage ist, für andere Werke detaillirtere Zahlenangaben zu machen, die er für sein Werk leider nicht gegeben hat. Die erste Frage hat der Herr Sachverständige eigentlich gar nicht beantwortet; auch die zweite Frage nicht nach der Richtung hin: Welche ziffermäßige Angaben haben Sie über Selbstkosten zu machen?

Herr **Funcke**: Ich glaube, wenn ich auf die einzelnen Fabrikate unseres Werkes eingehen sollte, so würden mehrere Tage dafür nöthig sein; viel schwieriger aber würde noch die Beantwortung in Rücksicht auf die vielen Hunderte von Artikeln, die in unserer Gegend in den verschiedensten Größen und Quantitäten fabrizirt werden, sein.

Herr **Stumm**: Ich möchte konstatiren, daß diese concrete Frage allein von Wichtigkeit ist. Die allgemeinen Erwägungen können wir uns am Ende selbst machen; von Bedeutung für uns ist allein die ziffermäßige Beantwortung der gestellten Fragen.

Vorsitzender: Ich bitte, die Fabrikation, in der Sie selbst thätig sind, zu beleuchten.

Herr **Funcke**: Was unsere Fabrikation betrifft, so sind wir vor die Frage gestellt: „wollen wir noch fabriziren, zu den Preisen, die das Ausland für unsere Fabrikate vorschreibt, oder wollen wir aufhören?" Und da stelle ich die Behauptung auf, daß die meisten Fabrikate, die in unserer Gegend gefertigt werden, Schaden bringen.

Vorsitzender: Sie würden also nicht in der Lage sein, uns speziellere Zahlen nach dieser Richtung hin geben zu können? — Wir können dann also zur dritten Frage übergehen.

Frage 3.

Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:
- die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate?
- die Transportkosten derselben?
- die Arbeitslöhne?
- die allgemeinen Betriebs-, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

Herr **Stumm**: Es handelt sich für uns nur um Zahlen; durch allgemeine Erläuterungen lassen diese sich nicht ersetzen. Darf ich bitten, Sich zu äußern, wie Sie Ihre Fabrikate herstellen? es handelt sich ja nur um Durchschnittsselbstkosten, wenn Sie keine Details geben wollen.

Herr **Funcke**: Ich kann sagen, daß bei Funcke u. Hueck die Arbeitslöhne ungefähr durcheinander gerechnet ein Viertel = 25 pCt. der Selbstkosten ausgemacht haben und ebenso viel, also auch 25 pCt., betrugen die Generalspesen ohne Zinsen und Amortisation; auf die Materialien fallen ca. 50 pCt.

Wir haben jahrelang sehr kleine Unterschiede gehabt zwischen den Löhnen und den Generalspesen. Unter Anderem fiel auf 100 000 Thlr. Löhne dieselbe Summe an Generalspesen, was in Bezug auf die Großindustrie sehr hoch erscheint, nicht aber in Bezug auf unsere Industrie. Wie wenig man aber in der Lage ist, die Generalspesen für Fabrikate zu generalisiren, mögen die folgenden Angaben beweisen. Die Generalspesen, welche bei unserer Fabrikation, wie angegeben, in gewöhnlichen Zeiten, — nicht gegenwärtig bei verminderter Fabrikation — mit den Löhnen ungefähr gleich sind, vertheilen sich auf die verschiedenen Artikel ganz außerordentlich ungleichmäßig. Bei der Kalkulation der letzteren können wir auf einzelne Fabrikate nur 25—50 pCt., auf andere 50 bis 100 pCt. und wieder auf andere 150—300 pCt. zuschlagen, je nachdem die maschinellen Einrichtungen einwirken. So erfordern unter Anderem die Mutterpressen einen colossalen Abgang an den thätigen Theilen aus Stahl, und die selbstthätigen Maschinen für Holzschrauben viele Hilfs- und Appreturarbeiten. Demgegenüber rechnen die meisten kleinen Fabrikanten unserer Gegend, die ohne maschinelle Hilfsmittel arbeiten, gar keine Generalspesen.

Bei der Firma Wagner u. Co., Werkzeugmaschinenfabrik, haben die Kosten der Materialien in früheren Zeiten circa 25 pCt. betragen, die Arbeitslöhne 30—40 pCt., sämmtliche Spesen inkl. Amortisation 30—40 pCt., immer vorausgesetzt, daß die Werke in einem regelrechten, ihrem Umfange entsprechenden Betriebe sind. Es haben sich aber die Verhältnisse inzwischen ganz anders gestaltet, so daß z. B. bei Wagner u. Co., bei denen früher 350 Menschen gearbeitet haben, heute nur 120 Menschen beschäftigt sind. Aus diesem Grunde sind die Generalspesen selbstredend ganz außerordentlich gestiegen, weil viele derselben sich nicht bei einem geringeren Betriebe in demselben Verhältniß verringern lassen. Was dort stattfindet, gilt auch bei Funke u. Hueck und anderen ähnlichen Etablissements, weil man auch hier auf die Hälfte der früheren Fabrikation zurückgegangen ist, so daß dadurch die Generalspesen sich vielfach um 20 40 pCt. höher stellten, als bei vollem Betriebe.

Vorsitzender: Sie sagen also, daß die Rohmaterialien in Ihrem Betriebe sich auf 40—50 pCt. stellen, das ist Ankauf und Transport zusammen genommen?

Herr **Funcke**: Ja! Das ist aber auch sehr verschieden, je nach den verschiedenen Artikeln, für Schrauben und Nägel stellen sich die Kosten des Eisens viel höher und die Generalspesen niedriger.

Vorsitzender: Es geht also der Durchschnitt dahin, daß ein Theil der Materialien, die Sie verarbeiten, 30 bis 40 pCt. beträgt?

Herr **Funcke**: Ja!

Herr **Stumm**: Sie können nicht sagen, welchen Prozentsatz die Beamtengehälter betragen?

Herr **Funcke**: Gehälter für die Beamten inkl. derjenigen für Werkmeister und Faktoren machen ungefähr 10 pCt. der Generalspesen aus, vertheilen sich aber auf die verschiedenen Fabrikate selbstredend ebenfalls sehr verschieden. Die Holzschraubenfabrikation mit ihren selbstthätigen Maschinen, erfordert mehr Beamte, z. B. Ingenieure, als dies bei den Artikeln für Eisenbahnbedarf der Fall ist. Bei Schraubstöcken, Amboßen u. s. w., sind keine Beamte thätig und diese Spesen fallen ganz fort.

Herr **Stumm**: Zehn Prozent von den Generalspesen, von den Löhnen, oder von dem Ganzen? Wenn es 10 pCt. von den Generalspesen sind, so würde das $2^1/_2$ pCt. auf die ganzen Selbstkosten machen.

Herr **Funcke**: Ja, bei unserer Fabrikation. Selbstredend verhalten sich die Sachen bei anderen Fabrikaten anders.

Herr **v. Schloer**: Sie geben 10 pCt. vom Arbeitslohn an?

Herr **Funcke**: Arbeitslohn und Generalspesen machen bei uns, wie angegeben, im Durchschnitt bei vollem Betriebe dieselben Beträge aus.

Herr **v. Schloer**: Also 10 pCt. der Generalspesen oder des Arbeitslohnes?

Herr **Funcke**: Dabei muß ich ausdrücklich hervorheben, daß, wenn hier bei der Kalkulatur gesagt wird, die Löhne betragen so viel, also 1, die Generalspesen auch 1, wir dies nicht anwenden können auf alle unsere Fabrikate, denn während wir, wie ich vorhin bereits erwähnte, bei der Kalkulatur einzelner Fabrikate nur 30 pCt. zu den Löhnen schlagen, muß bei anderen Artikeln oft bis zum Dreifachen hinzugeschlagen werden, um die Sache so einzutheilen, daß wir bei der Kalkulatur am Ende des Jahres unsere Ausgaben wieder herausbekommen. Ich kann aber nur hervorheben, daß gegenwärtig alle diese Kalkulationen nicht mehr zutreffen, weil alle Generalspesen sich durch den geringen Umschlag so bedeutend erhöht haben.

Vorsitzender: Frage 4:

Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien? Sind diese Beträge unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

Sie haben vorhin schon gesagt, daß Sie die Amortisation nicht eingerechnet haben.

Herr **Funcke**: Nein, die Amortisation ist nicht eingerechnet. Sie richtet sich selbstverständlich stets nach dem Verschleiß, der in den Maschinen stattfindet. Bei unseren selbstthätigen Maschinen ist der Verschleiß außerordentlich groß, und dabei treten fortwährend Verbesserungen ein, die zu berücksichtigen sind. Wir haben die Erfahrung gemacht, daß wir in allen den maschinellen Einrichtungen, deren wir für unsere Holzschraubenfabrikation bedürfen, die Maschinen durchschnittlich nicht über 10 Jahre halten, einmal wegen der Veränderungen, ein anderes Mal wegen des Verschleißes, daß dagegen sich andere Einrichtungen finden, wo die Maschinen nicht so komplizirt sind und deshalb die Amortisation viel geringer sein muß.

Ich will dabei hervorheben, daß in unserer Gegend alle die Tausende von kleinen Fabrikanten, die vorhanden sind, gar keine Amortisation rechnen, weil sie entweder keine Maschinen haben, oder selbst bei den ungünstigsten Zeiten noch in den Ueberstunden am Feierabend oder des Sonntags ihre Werkzeuge anfertigen; sie können die Zeit dazu für ihre Fabrikation selbst nicht verlieren. In Bezug auf unsere Fabrikation haben wir eine Ermittelung vorgenommen, und durchschnittlich werden gerechnet: als Amortisation für Gebäude 2 pCt., für Maschinen $7^1/_2$ pCt.; wir sind aber auch weiter gegangen, und haben, je nachdem es nothwendig war, Abänderungen vorgenommen. Im Jahre 1872 haben wir ein neues Etablissement für Presserei gebaut, welches 84 000 Thlr. gekostet hat. Im Jahre 1875, wo mein Neffe in das Geschäft hineintrat, und eine neue Taxe den damaligen Fabrikationsverhältnissen entsprechend vorgenommen werden mußte, ist das Etablissement, welches 84 000 Thlr. gekostet hat, in der neuen Aufstellung nur zu 40 000 Thlr. angenommen, und selbst zu 40 000 Thlr. rentirt es sich heute nicht. Aktiengesellschaften, die in unserer Gegend auch bestehen und dort im Jahre 1871/72 gegründet worden sind, haben, um die Defizits zu decken, das Kapital oftmals bedeutend, so 1874 um die Hälfte reduzirt und arbeiten vielfach noch mit Verlust.

Vorsitzender: Sind die Zinsen unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

Herr **Funcke**: Die Zinsen werden für jeden Betheiligten nach seinen Einlagen, z. B. bei uns mit 5 pCt. berechnet. Es wird also dasjenige, was im Geschäfte Betriebskapital ist, mit 5 pCt. den einzelnen Associés gut geschrieben und der Gewinn hinzu oder der Verlust abgeschrieben und letzteres ist in den letzten Jahren der Fall gewesen.

Vorsitzender: Frage 5:

Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

Herr **Funcke**: Vor dem Kriege, also vor 1871, waren dieselben geringer wie heute, und zwar aus folgenden Gründen:

Wiewohl wir zu den Löhnen von 1869 zurückgekehrt sind, haben sich durch Verminderung der Fabrikation die Generalspesen seit 1874 ganz bedeutend vermehrt, und zwar in allen denjenigen Etablissements, die mit maschinellen Einrichtungen arbeiten.

Vorsitzender: Frage 6:

Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

Herr **Funcke**: Bei Funcke und Hueck, also in der Fabrik von Holzschrauben 2c. sind im Ganzen 1 800 000 ℳ angelegt, und davon allein in den Jahren 1871/72 circa 400 000 ℳ, seit dem Jahre 1875 ist aber nichts mehr vermehrt worden, denn der größte Theil unserer Maschinen steht still.

Was Funcke und Elbers anbetrifft, so arbeitet darin ein Anlagekapital — ich muß aber erwähnen, daß selbstredend seitdem Abschreibungen stattgefunden haben — von 2 400 000 ℳ ohne Betriebskapital. Bei Wagner und Comp. in Dortmund, Werkzeugmaschinenfabrik, von 1 200 000 ℳ, und ich kann Ihnen hier in Beziehung darauf ganz genaue Mittheilungen machen. Die Werkzeugmaschinenfabrik Wagner und Comp. ist von mir und meinen Freunden etablirt worden, weil es uns an den Werkzeugen fehlte, die wir haben wollten, denn man arbeitete in Berlin und Chemnitz zu leicht. Dieselbe besteht seit 14 Jahren. In dieser Zeit sind verdient worden 58 pCt., das macht pro Jahr unter einander gerechnet $4^1/_7$ pCt. In den Jahren 1875, 1876 und 1877 ist nichts verdient worden, im Gegentheil ist der sehr bedeutende Reservefonds in diesen Jahren eingebüßt.

Vorsitzender: Sie entfernen sich jetzt wohl von der Frage, Sie würden uns verpflichten, wenn Sie uns angeben wollten, welches Anlagekapital in Ihrem Unternehmen steckt und wie sich dasselbe seit 1869 entwickelt hat.

Herr **Funcke**: Das Anlagekapital von Wagner und Comp. betrug 1 200 000 ℳ Dabei muß ich aber hervorheben, daß wir damals das Etablissement aus einem Konkurse und zwar sehr billig gekauft hatten, viel billiger als es den früheren Besitzern einstand. Es steckt darin kein Gründergewinn, im Gegentheil würde das Etablissement viel mehr gekostet haben, wenn dasselbe von uns neu angelegt wäre, es ist von uns nur weiter ausgebaut und ausgedehnt worden. Wir haben das Etablissement, welches früher ungefähr 100 000 Thlr. gekostet hat, für 45 000 Thlr. gekauft.

Vorsitzender: Und daraus hat sich welches Kapital entwickelt?

Herr **Funcke**: Inklusive der Zubauten, auch für Beamten- und Arbeiterwohnungen, sind ca. 1 200 000 ℳ angelegt; Betriebskapital ist nicht eingerechnet.

Vorsitzender: Frage 7:

Steckt Gründergewinn darin, event. in welchem Maße?

Herr **Funcke**: Ist sowohl bei Funcke und Hueck, als bei Funcke und Elbers und bei Wagner und Komp. nicht vorhanden.

Vorsitzender: Frage 8:

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Herr **Funcke**: Viel billiger. Wollen Sie auch die Gründe wissen?

Vorsitzender: Ja, das steht ausdrücklich in der Frage.

Herr **Funcke**: Erstens sind wir viel ärmer, wir haben die Geldmittel nicht, die das Ausland hat. Die Banquiers räumen unserer Industrie nicht viel Kredit ein, sie haben dem Handel viel mehr Kredit gegeben als der Industrie, weil sie die Industrie in Deutschland immer als gefährdet angesehen haben.

Ferner liegt darin ein großer Mangel, daß wir nicht die praktisch eingeübten Arbeiter besitzen, die das Ausland hat. England hat in Rücksicht auf seine alte Industrie einen außerordentlich starken und kräftigen Arbeiterstand, der ganz entschieden mehr leistet da, wo es auf körperliche Kräfte ankommt. Frankreich hat viel behendere Leute.

Ferner arbeiten wir viel theurer als das Ausland, aus dem einfachen Grunde, weil bei der Fabrikation von Waaren meist Spezialmaschinen angeschafft werden müssen und sind wir z. B. bei Funcke und Hueck genöthigt gewesen, alle Maschinen, die wir haben — ungefähr 680 Maschinen, die aber augenblicklich nur zum kleinen Theile im Betriebe sind — selbst zu bauen. Uns kommen die Maschinen an und für sich theurer zu stehen, wie unseren Konkurrenten in Frankreich und England, die einestheils geübtere Arbeiter und Hülfsmaschinen zur Darstellung der Maschinen haben, und endlich viel mehr Spezialmaschinen bauen und in Betrieb setzen können, wie wir, und aus dem Grunde sich ihre Etablissements billiger herstellen. Die Fabrik von Nettlefold-Chamberlain in Birmingham produzirt u. A. allein mehr Holzschrauben als ganz Deutschland verbraucht. Sie stellen sich dadurch, weil sie so viele Maschinen selbst herstellen und beschäftigen können, dieselben um 30 bis 40 pCt. billiger wie wir her.

Nun kommt noch hinzu, daß bei einem Fabrikat, wie bei Holzschrauben man auf einer Maschine nur eine Größe machen kann.

In einzelnen Sorten haben wir das Zehnfache nothwendig wie in anderen und da bedarf es außerordentlich verschiedener Maschinen. Es kommt vor, daß man 25 pCt. der Maschinen stehen hat, weil gerade die betreffenden Sorten nicht gefragt werden, eine andere Sorte wieder größere Bezüge veranlaßt oder darin momentan größere Nachfrage ist. Auf solche Weise sind wir gezwungen mehr Maschinen, die nicht in regelmäßigem Betriebe sind, halten zu müssen, wie das bei den Engländern und Franzosen der Fall ist, die eine viel größere Produktion haben als wir in Deutschland, weil dieselben verhältnißmäßig weniger Maschinen für die unkurrenten Sorten bedürfen wie dies bei einer kleineren Fabrikation der Fall ist.

Das Wichtigste aber für uns, was uns störend entgegentritt, ist das Gesetz wegen Beschränkung in der Beschäftigung jugendlicher Arbeiter. Mein Associé Springmann war im vorigen Jahre in Frankreich, nachdem er früher schon bei den bedeutendsten Fabrikanten Frankreichs, den Herren Japy frères, 3 Monate lang thätig gewesen war, um sich nochmals eingehend nach den Verhältnissen der Arbeiter Frankreichs zu erkundigen. Er war unter Anderen in den Ardennen. Er fand, daß nicht allein in den Fabriken Kinder von 11, 12 Jahren, sogar bis zu 12 Stunden beschäftigt wurden, sondern daß Fabrikanten der dortigen Gegend ihren Arbeitern Eisen mit nach Hause geben, um die kleinen Gegenstände von der Familie zu Hause darstellen zu lassen. Ein Arbeiter nimmt z. B. 25 kg Eisen mit, seine Familie fertigt daraus kleine Bolzen ohne die Muttern an, liefert 22 à 23 kg Waare ab und bekommt pro 100 Stück ungefähr den dritten Theil dessen, was wir an Arbeitslohn für denselben Artikel zahlen müssen. In dieser Weise produziren diese Werke in den Ardennen so billig, daß ihre Akkordlöhne durchschnittlich nur 40—50 pCt. von unseren Löhnen betragen, und wir also gar nicht in der Lage sind, die kleineren Gegenstände wie Mutterschrauben bis zur Stärke von 15 mm so billig darstellen zu können, wie dies bei den Franzosen der Fall ist.

Mit 11—12 Jahren kommen die Kinder größtentheils in die Fabriken; man hatte in früheren Jahren, als ich die französischen Etablissement besuchte, vielfach das Arrangement getroffen, daß die Kinder 4 Jahre lang in der Lehre standen, im 1. Jahre nichts bekamen, im 2. Jahre 50, dann 75, im letzten Jahre 100 Cts., während bei uns die Kinder von 14 Jahren und darüber in den Fabriken so viele Groschen verdienen wollen, als sie Jahr alt sind, sonst laufen sie von einer Werkstatt in die andere und von Durchmachen einer Lehre ist nur selten die Rede. Manchmal leisten die Kinder von 14 Jahren in Frankreich für Spezialfabrikation mehr als bei uns die Leute, wenn sie vom Dienste kommen. Es kommt noch hinzu, daß die Kinder, wenn sie früh mit dergleichen Arbeiten beschäftigt werden, viel behender werden, als dies bei uns der Fall ist. Dadurch entsteht auch wieder ein großer Nachtheil für unsere Industrie.

Ich will mich heute über die Frage der Kinderarbeit nicht weiter ausbreiten, obgleich sie von der allergößten Wichtigkeit ist.

Ferner fanden wir einen großen Nachtheil darin, daß es bei uns an Werkmeistern fehlt Wir haben eine ganze Menge Anstalten für höheren wissenschaftlichen Unterricht, als Polytechnikum, Akademieen, Gewerbeschulen u. s. w., aber was uns fehlt, das sind Fachschulen. Ingenieure findet man heut zu Tage soviel man haben will, nach einem Werkmeister kann man mit der Laterne suchen.

Dann kommen die hohen Frachten, die wir namentlich in Beziehung auf Stückgut haben.

Ferner hat uns die Einführung der Koalitionsfreiheit sehr viel geschadet. Sagt man heute einem Arbeiter ein Wort, das ihm nicht gefällt, so läuft er fort, die Ansprüche, die man an ihn hat, im Civilrechtswege durchzusetzen, ist unausführbar, eine Exekution würde ohnehin erfolglos sein, da die Beschlagnahme des Lohnes aufgehört hat.

Endlich noch der außerordentlich büreaukratische Weg, der stattfindet, namentlich bei unsern Staatseisenbahnen. Das ganze Submissionsverfahren führt so enorme Weitschweifigkeiten für die Fabrikanten herbei, nicht selten mit außerordentlichem Zeitverluste, indem die Bahnen vielfach sich nicht nach demjenigen richten, was die üblichen Fabrikationspackungen und Grundpreise angeben, sondern einfach vorschreiben: ich will Packete mit 100 Stück, ein anderer: Packete mit 1000 Stück, während doch nach dem allgemeinen Usus z. B. bei Holzschrauben die Packung per Groß à 144 Stück stattfindet.

In gleicher Weise störend geht man vor bei der Abnahme der Fabrikate, die für die Eisenbahnen gemacht werden. Die Eisenbahnen schreiben vor: in der und der Zeit muß die Sache fertig sein; wenn sie an dem und dem Tage nicht abgeliefert ist, rechnen wir $^1/_2$ pCt. pro Tag weniger. Dagegen nehmen sie es ihrerseits durchaus nicht genau mit der Abnahme und Bezahlung. Ein Beispiel liefert die Ostbahn. Dieser haben wir im März Waaren geschickt, die im April dort anlangten. Nach vielen Mahnungen zur Zahlung theilte man uns endlich im Oktober mit, daß Mankos vorhanden seien. Wie diese zu Stande gekommen, wissen wir; ich will mich aber nicht darüber aussprechen.

Daß alle diese Dinge unsere Industrie beschweren und vertheuern, liegt auf der Hand.

Was den Export anlangt, so ist es früher, wo auf Eisen noch Zoll bestand, für uns nachtheilig gewesen, daß wir keine Exportprämien hatten. Wenn wir wieder Zölle einführen, so ist es durchaus nothwendig, daß wir zu gleicher Zeit die Rückvergütung wieder geben, d. h. wenn ein Fabrikant ein Quantum Eisen aus dem Auslande bezieht, so muß er für das Quantum in gleicher oder auch geringerer Höhe die

Ausfuhrvergütung erhalten, ohne genöthigt zu sein, den Nachweis zu liefern, daß die gefertigten Waaren aus dem eingeführten Eisen gefertigt wurden, was in vielen Fällen unthunlich ist.

Dies sind Uebelstände und Nachtheile, die uns entgegentreten und die man im Auslande nicht hat, die aber zu bekämpfen nicht in der Macht des einzelnen Fabrikanten liegt.

Vorsitzender: Ich wollte mir nur hinsichtlich der Klage des Herrn Sachverständigen über den Mangel an Fachschulen die Aeußerung erlauben, daß in verschiedenen Bezirken sowohl Westfalens als Schlesiens — von der Rheinprovinz weiß ich es nicht — das Streben Einzelner sowie der Behörden dahin gegangen ist, Werkschulen für die Hüttenwerke anzulegen, daß aber bei den Hüttenbesitzern in den betreffenden Gegenden die Bestrebungen keine Unterstützung gefunden haben.

Herr **Funcke:** Ich muß das in Beziehung auf mich ganz entschieden zurückweisen. Denn ich selbst habe eine Schule errichtet und einen Direktor angestellt, den ich bezahlt habe so hoch, wie den Direktor von einer Realschule 1. O. Und weshalb ist die Schule zu Grunde gegangen? Aus dem einfachen Grunde, weil dieser bedeutende Mann, den ich angestellt hatte, als Professor der Mechanik nach Freiberg in Sachsen verlangt wurde, und ich einen anderen tüchtigen Direktor ohne lebenslängliche Anstellung und Pensionsberechtigung nicht und auch nicht eine hinreichende Schülerzahl bekommen konnte, da sowohl seitens der Elementar- als Gewerbeschullehrer gegen meine Anstalt tendentiös gewirkt wurde. Aehnlich ist es Andern ergangen, die sich für das Schulwesen interessirt haben. Trotzdem nun seit 10 Jahren mein Bestreben dahin ging, eine ordentliche Fachschule in Hagen zu gründen, ist man doch dazu übergegangen, die Gewerbeschule daselbst zu reorganisiren, was nach meinen Begriffen eine vollständige Thorheit ist.

Herr **Huber:** Sie haben vorhin von Exportprämien gesprochen. Wie denken Sie sich das? So, daß jeder, der ins Ausland exportirt, eine Prämie bekommt, oder nur der, welcher das erforderliche Rohmaterial oder Halbfabrikat nachgewiesener Maßen vom Ausland bezogen hat?

Herr **Funcke:** Ich halte die Maßregel, die Frankreich in Bezug auf seine Exportprämie getroffen hat, für eine sehr weise. Wenn man aber nicht dazu übergehen will, so verlange man wenigstens nicht den Nachweis, daß gerade die und die Fabrikate aus dem und dem Eisen gemacht worden seien, sondern halte es für genügend, daß, wenn ein Fabrikant 100 000 Pfd. aus dem Auslande bezog und 60 000 Pfund nach dem Auslande verschickt, ihm darauf eine Prämie gewährt werde. Denn es läßt sich wohl bei Blechen zu Brücken und Kesseln durch Abstempelung 2c. nachweisen, daß auch gerade das importirte Eisen wieder nach dem Auslande geht. Das läßt sich aber nicht nachweisen bei der Verarbeitung des eingeführten Eisens zu kleinen Fabrikaten. Es kann dem Staate ganz einerlei sein, wenn ein Fabrikant 100 000 Pfund verzollt hat, ihm beim Export derselben eine Rückvergütung zu gewähren, er hat keinen Nachtheil davon.

Herr **Huber:** Sie sind also für das Prinzip des Aequivalents, nicht für das der Identität der Waare?

Herr **Funcke:** Wenn die titres d'acquits nicht in Deutschland eingeführt werden sollen, so daß dieselben nicht verkäuflich sind, so wird man sich auch mit den Zollrückvergütungen begnügen.

Herr **Stumm:** Da ist kein Unterschied gegen Frankreich. Mit Ausnahme von Roheisen muß auch dort das auf Grund der acquits eingeführte Material nach dem exportirenden Werke gebracht werden.

Herr **Huber:** Meinen Sie, daß das vom Ausland bezogene Halbfabrikat in das Etablissement, wo es verarbeitet werden soll, transportirt werden muß? Wie wir gestern von einem Sachverständigen gehört haben, wird diese Kontrole in Frankreich mit Ausnahme des Roheisens thatsächlich ausgeübt. Oder würden Sie das nicht verlangen, sondern einfach mit der Ausfuhr des äquivalenten Quantums sich zufrieden geben?

Herr **Funcke:** Für den Fabrikanten wäre natürlich das nur zu wünschen, allein, wenn das nicht gewährt werden soll vom Staate, so bin ich vollständig damit einverstanden, daß wir nachweisen, daß wir das Eisen auch selbst bezogen und eingebracht haben, und daß das, was wieder ausgeht, von uns selbst wieder fabrizirt worden ist.

Vorsitzender: Wir kommen zum II. Abschnitt:

Arbeiterverhältnisse.

Frage 1:

Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

Herr **Funcke:** Bis zum Jahre 1870 haben wir die Arbeiter herangelernt in der Weise, wie wir sie nöthig hatten; die Arbeitskräfte waren zu beschaffen. In den Jahren 1871/73 sind durch die vielen Aktiengesellschaften für uns Fabrikanten außerordentlich schwierige Verhältnisse eingetreten. Um ein Beispiel anzuführen:

Es hat damals Dr. Strousberg, der die Dortmunder Hütte ausdehnte, den Leuten doppelt soviel Lohn bezahlt im Tagelohn, wie sie bei Funke u. Elbers in Akkord verdienten, und wenn auch nicht immer in gleicher Weise, so haben doch die Aktiengesellschaften die Leute fortgenommen, wo sie sie bekommen konnten, während die Privatwerke theilweise gezwungen waren, ihren Betrieb zu vermindern. Bei Puddlern und Schweißern traten ganz abnorme Verhältnisse ein. Ebenso bei den kleinen Fabriken. Es wurden uns die Schmiede, Bankarbeiter, Schlosser und Dreher abgeholt, die Fabrikanten unserer Gegend waren nicht in der Lage, die hohen Löhne zu bezahlen und es entstanden dadurch auch sehr große Störungen in den Fabriken.

Seit dem Jahre 1874 hat sich das Verhältniß geändert. Es kamen verschiedene Betriebseinschränkungen bei den größeren Fabriken vor, die kleine Eisenindustrie nahm in ihrem Absatz bedeutend ab und es entstand daher ein Ueberfluß an Arbeitern. Hätten wir in Hagen nicht die Bauten der rheinischen Bahn gehabt, die allein im benachbarten Herdecke 1500 Menschen beschäftigte, bei uns 7—800, so würden wir eine ganz außerordentliche Kalamität gehabt haben, um die Leute in Brot zu erhalten.

In Remscheid, wo die Fabrikation auch schlecht geht, ist man genöthigt, Hunderte von Arbeitern bei Wegebauten zu beschäftigen, damit sie sich kümmerlich ihr Brot verdienen.

Vorsitzender: Frage 2: Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

Herr **Funcke:** Bei Funcke und Elbers ist die Arbeiterzahl von 730 auf 430 heruntergegangen. Wir würden die Fabrikation sogar noch mehr einschränken, wenn wir das könnten. Das ist aber nicht möglich, weil uns dann der Dampf fehlt.

Bei Funcke u. Hueck sind wir von ca. 500 auf 260, bei Wagner und Comp. von 350 auf 120 heruntergegangen und ähnliche Verhältnisse finden auch wohl sonst statt. Es sind in unserer Nachbargemeinde Eckesei, die vollständig mit Hagen zusammenhängt, bis zum Jahre 187[illegible] über 1100 Menschen in 3 Etablissements beschäftigt gewesen. Im Jahre 1876 waren 170 beschäftigt und die ganze Gemeinde ist so zurückgegangen, daß mir der Amtmann vor einigen Wochen sagte: wir haben in der ganzen Gemeinde nur noch ca. 6 zahlungsfähige Bürger. Momentan ist durch die Wiederaufnahme der Wagenfabrik daselbst wieder etwas mehr Arbeit vorhanden.

Frage 3.

Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

Bei Funcke u. Elbers haben wir in den Jahren 1868 bis 1872 3 630 000 *M.* Löhne bezahlt, also durchschnittlich pro Jahr 726 000 *M.* Im Jahre 1877 nur 339 000 *M.*, also ungefähr die Hälfte von dem Durchschnitt früherer Jahre. In den Jahren 1868—72 betrug der Schichtlohn pro Mann 3,55 *M.*, im Jahre 1877 3,09 *M.* Ich habe die Jahre bis zu 1872 genommen. Ein anderes Verhältniß würde eingetreten sein, wenn wir blos die Jahre 1871/72 gerechnet hätten, dann würden wir zu jener Zeit einen Lohnsatz gehabt haben, der 3,55 *M.* überstiegen hätte. Der Lohnsatz von 3,55 ist also der Durchnittssatz. Von 1868—72 haben Funcke u. Hueck 2 173 000 *M.* Löhne gezahlt, also pro Jahr 435 000 *M.*; 1877 nur 236 000 *M.*, also beinahe die Hälfte. Bei Wagener u. Co. haben wir jetzt nur ungefähr den vierten Theil der Löhne wie 1873, es sind dort hauptsächlich Dreher und Bankarbeiter beschäftigt. Bei Wagener u. Co. sind also die Löhne für die Jahre 1872 und 1873/74 um 40—50 pCt. gegen die Jahre vorher gestiegen, sie sind jetzt wieder vollständig auf die Sätze von 1870 zurückgegangen.

Vorsitzender: Frage 4.

Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

Herr **Funcke:** Die Löhne sind jetzt so weit herunter, daß ich den Betrieb eher ganz einstellen, als weitere Reduktionen vornehmen würde, weil die Leute, wenn sie arbeiten sollen, kümmerlicher als jetzt mit ihren Familien nicht leben können.

Vorsitzender: Frage 5.

Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

Herr **Funcke:** Ich glaube, diese Frage ist durch die vorhergehende schon beantwortet.

Vorsitzender: Frage 6.

Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Herr **Funcke:** Die Arbeiter in unserer Gegend sind in den Jahren 1871—73 vielfach demoralisirt worden durch die Jagd, die auf sie gemacht wurde. Man hat ihnen allerhand Verheißungen gemacht, auf Grund deren sie ihre Werkstätten wechselten; sie haben auch viel verdient, aber später sind sie doch wiedergekommen und haben sich wieder in die kleineren Verhältnisse einleben müssen. Da trat denn natürlich eine gewisse Unzufriedenheit ein. Aber das Nachtheiligste war die kolossale Vermehrung der Schnapsschänken; jedes dritte oder vierte Haus ist eine Verkaufsstätte von Getränken. Wir haben darüber vielfach Beschwerde geführt, aber auch die Beschwerde bei der Regierung hat uns nichts genutzt; die Regierung hat gesagt: Ihr wolltet das Selbstgouvernement der Kommunen, jetzt seht zu, wie Ihr fertig werdet.

Vorsitzender: Frage 7.

Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

Herr **Funcke:** Die Sozialdemokratie hat in unsern benachbarten Kreisen außerordentlich überhand genommen, was die Wahlresultate bewiesen haben. Ich bin, wie Tölke und Schweizer früher nach Hagen hinkamen, um dort zu agitiren, dem auf's Entschiedenste mit Anderen, manchmal auch ganz allein, entgegengetreten und die Folge ist gewesen, daß die Sozialdemokratie bei uns nicht sehr überhand genommen hat. Im Jahre 1876 bei den Reichstagswahlen sind 1600 sozialdemokratische Stimmen abgegeben worden und bei den diesmaligen Wahlen nur 600. Diese 600 kann man größten Theils als völlig verkommene und nichtsnutzige Subjekte bezeichnen.

Herr **Stumm:** Liegt das aber nicht zum Theil darin, daß die Sozialdemokraten geneigter waren, gerade für den Abgeordneten Richter zu stimmen, wie für einen anderen Gegenkandidaten, so daß, wenn ein entschiedener Anhänger des Sozialistengesetzes aufgestellt worden wäre, sich eine größere Anzahl von sozialdemokratischen Stimmen gefunden haben würde?

Herr **Funcke:** Nein; sie haben in erster Linie für Sozialdemokraten gestimmt, haben es aber nur auf 560 Stimmen gebracht.

Vorsitzender: Frage 8:

Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

Herr **Funcke:** Ich will hervorheben, daß die Leistungsfähigkeit der englischen und französischen Arbeiter so viel größer ist, und wir daher ganz entschieden höhere Akkordsätze bezahlen, wie das in England und Frankreich der Fall ist. Ich mag nicht unterlassen, in Rücksicht auf unsere Industrie ein Beispiel anzuführen.

Verschiedene Gegenstände lassen sich ja nur mit einem Vorhammer schmieden; wir haben also in Deutschland nicht allein einen Schmied, sondern noch einen sogenannten Zuschläger nothwendig. In England ist das vielfach nicht mehr der Fall, dort hat man einen sogenannten Galgen, in dem ein Hammer von 12 oder 18 Pfund Schwere ruht. Dieser wird von dem Schmiede mit dem Fuß getreten, während er mit den Händen das Eisen hält und den anderen Hammer führt. Ich habe versucht, das ebenfalls einzuführen, sogar Prämien bis zu 100 Thalern darauf gesetzt, es ließ sich die Sache aber nicht durchführen, weil es unseren Leuten effektiv an physischen Kräften fehlt, um das aushalten zu können. Wir arbeiten da also mit zwei Menschen, während der Engländer mit einem Mann arbeitet, und sehr häufig arbeitet der eine Arbeiter in England mehr, wie bei uns zwei, und die Akkordsätze, die die Engländer für derartige Sachen bezahlen, sind aus diesem Grunde geringer, wie die unsrigen, obgleich der Arbeiter an und für sich mehr verdient, wie bei uns.

Dann kommt hierzu die Steuerpflicht, die bei uns enorm hoch ist und nicht allein den Fabrikanten, sondern zu gleicher Zeit auch die Arbeiter trifft. Es wird bezahlt bei uns auf einen Thaler Einkommensteuer 500 pCt. pro Kopf Kommunalsteuer, in benachbarten Orten bis zu 650 pCt., z. B. in Haspe, wobei wohl zu berücksichtigen, daß die Veranschlagungen der Einkommensteuer in unserem Kreise außergewöhnlich hoch gegriffen sind.

Vorsitzender: Frage 9:

Sind die Arbeitslöhne einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

Herr **Funcke:** Die Beantwortung dieser Frage liegt wohl schon in der Beantwortung der vorigen.

Vorsitzender: Wir kommen zu dem folgenden Abschnitt.

c. Frachten.

Frage 1:

Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

Herr **Funcke:** Mit Ausnahme von den Gegenständen für Eisenbahnen, kommen unsere Artikel sämmtlich nur im Stückguttarif vor. Man hat damals bei der neuen Festsetzung der Tarife den großen Fehler gemacht, die zweite

Klasse für Eisenbahnstückgut fortfallen zu lassen und sie in die Normalklasse hineinzubringen. Daraus sind uns ganz enorme Vertheuerungen erwachsen. Ich habe hier eine Aufstellung nach den Hauptorten gemacht.

Da hat z. B. der Transport gekostet:

nach Hamburg	früher	3,06 *M.*,	heute	4,04 *M.*
" Stettin	"	5,16 "	"	7,34 "
" Königsberg i./Pr.	"	8,22 "	"	12,34 "

Herr **Stumm**: Würden Sie uns vielleicht angeben, für welche Quantitäten das berechnet ist.

Herr **Funcke**: Pro 100 kg. Die Erhöhung beträgt durchschnittlich 40 pCt. im größeren Verkehr, in demjenigen der Bergisch-Märkischen und Westfälischen Bahn durchschnittlich circa 55 pCt. Unter Anderem nach den Verschiffungsorten:

Leer . . .	früher	1,70 *M.*,	jetzt	2,69 *M.*
Papenburg .	"	1,58 "	"	2,50 "

Vorsitzender: Das sind alles Punkte, nach welchen Sie liefern?

Herr **Funcke**: Ja, wir liefern für ganz Deutschland. Und diese Erhöhung kommt insbesondere in Betracht, bei Versendungen nach den Nord- und Ostseehäfen, wohin England so außerordentlich billig verfrachtet. Es ist zwar die Einrichtung der sogenannten Sammelstationen durch Spediteure getroffen, und wir in Hagen sind allerdings in der günstigen Lage davon vielfach profitiren zu können, allein die Eisenindustrie ist doch nicht allein in unserem Orte verbreitet, die anderen Etablissements müssen die Fracht bis Hagen im Binnenverkehr zu den hohen Sätzen bezahlen, bevor sie den Sammeltarif genießen können. Nun gehen die Güter, die z. B. nach Sachsen bestimmt sind, bis nach Leipzig oder Magdeburg in Wagenladungen, dann giebt sie ein Spediteur dem anderen ab, und so kommt es vor, daß die Güter 5 bis 6 Wochen lang unterwegs sind. Wir haben außerordentlich viele Kunden, welche sagen: das konvenirt uns nicht, schicken Sie uns die Waaren direkt. Wir leiden dadurch ganz enorm dem Auslande gegenüber. Wenn heute Jemand Waaren bestellt für Königsberg und Stettin, so fragt er nicht: was kostet die Waare loco, sondern er sagt einfach: was kostet die Waare bei uns, in welcher Zeit könnt Ihr liefern? Wir sind meistens nicht in der Lage, die Waaren per Schiff via Amsterdam oder Leer schicken zu können, weil die Güter dann mindestens 4 Wochen, oft aber 6 Wochen unterwegs bleiben und die Kunden in den meisten Fällen nicht so lange warten wollen. Wir haben nach Königsberg einen Frachtsatz für Stückgüter von 12 *M.* pro 100 kg bei Waaren, die oft nur 20—30 *M.* pro 100 kg kosten, während die Engländer einen Frachtsatz haben von $2^1/_2$—3 *M.* und schnell expediren, so daß eine Waare, die bis Mittag in Birmingham an der Eisenbahn abgegeben wird, in 5—6 Tagen in den Ostseehäfen ist.

Herr **Meier**: Das möchte ich doch bezweifeln.

Herr **Funcke**: Ich kann die Versicherung abgeben: die Waaren, die von Sheffield am Vormittag abgehen, sind den anderen Tag in Hull und die Verbindungen nach Königsberg, Stettin, Danzig sind regelmäßig.

Herr **Meier**: Ja, aber nicht so rasch.

Herr **Funcke**: Soviel steht aber fest, daß die Engländer viel rascher als bei uns spediren. Diese hohen Frachtsätze schädigen die Eisen- und Stahlwaaren-Industrie ganz außerordentlich. Dadurch haben auch die Franzosen einen so großen Vortheil gegen uns. Die Fracht, welche sie zu bezahlen haben nach den Reichslanden, wird durch die acquits à caution vielfach ausgeglichen, während wir nach den Reichslanden 4 bis 6 *M.* Fracht bezahlen müssen. Ich habe damals, als ich zur Tarif-Enquete berufen war, auf diese Verhältnisse aufmerksam gemacht und gesagt: Es giebt gar keine tiefere Schädigung für die Klein-Eisenwaaren-Industrie, wie die Aufhebung der zweiten Stückgüterklasse.

Vorsitzender: Frage 2:

> Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Herr **Funcke**: Die habe ich eben vorgebracht.

Vorsitzender: Und wie steht es in Bezug auf Ihre Materialien?

Herr **Funcke**: Die kommen weniger in Betracht; aber wir können z. B. von der Saar und Mosel kein Eisen herüberbringen wegen der hohen Frachten. Nur Façoneisen wird von dort nach unserer Gegend bezogen.

Vorsitzender: Die nächste Frage:

> Genießt das Ausland billigere Frachten, als Sie, und in welcher Weise macht sich dies geltend?

haben Sie schon in die Erläuterungen, welche Sie uns eben gegeben haben, eingeschlossen.

Frage 4:

> Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

Herr **Funcke**: Die Differentialtarife haben ziemlich aufgehört, aber die Ausländer genießen dadurch einen Vortheil, daß sie waggonweise nach den Hauptorten, z. B. Magdeburg, Leipzig, Berlin, verladen und von dort aus durch die Spediteure die einzelnen Kolli an die Empfänger abgehen lassen.

Vorsitzender: Das ist also dasselbe Verfahren, welches auch Sie einschlagen müssen, um die Nachtheile, die Sie uns vorhin schilderten, zu vermeiden?

Herr **Funcke**: Mit dem Unterschiede, daß die Franzosen in der Lage sind, eine ganze Masse Artikel in größeren Quantitäten verkaufen zu können, wie wir. Muttern, Schrauben, Schloßschrauben, alle diese Gegenstände kaufen jetzt bloß noch die Kleinabnehmer von uns, während die Großhändler waggonweise von französischen Fabrikanten beziehen, von denen die kleineren Händler ihren Bedarf decken; oder verschiedene derselben thun sich zusammen, lassen die Waaren gemeinsam an einen nächstliegenden größeren Ort gehen und von da durch Spediteure expediren. Wir sind aber nicht in der Lage, die Artikel in solchen Quantitäten absetzen zu können, weil wir unsere Fabrikate nicht so billig darzustellen vermögen, wie die Franzosen.

Vorsitzender: Weil es an größeren Bestellungen fehlt?

Herr **Funcke**: Ja. Ich beziehe selbst fast jeden Monat eine doppelte Waggonladung kleiner Schloß- und Mutterschrauben und ähnlicher Sachen aus Frankreich, um sie wieder in kleinen Posten an die kleinen Händler und Konsumenten zu verschicken. Meine Maschinen für diese Artikel, die ich früher in Thätigkeit hatte, stehen seit Fortfall des Zolles still.

Vorsitzender: Wir kommen zum Abschnitt über die

d. Verkaufspreise.

Frage 1:

> Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte?

Herr **Funcke**: Was die Massenfabrikation betrifft, so haben wir im Jahre 1872 für Nägel bekommen per 100 kg 45 *M.* bei Eisenpreisen von 30—35 *M.* Wir haben also damals beim Verkauf einen Unterschied zwischen dem Preis des Eisens und dem Verkaufspreis der Fabrikate, der Nägel, von ca. 10 *M.* gehabt. Heute werden die Nägel mit 17 bis 18 *M.* verkauft bei einem Eisenpreise von 11—12 *M.*, also nur noch ein Unterschied von ca. 6 *M.* 1873 bei den

hohen Eisenpreisen wurden verdient an 100 kg Nägel ungefähr $1^1/_2$—2 ℳ, heute verliert der Fabrikant $^1/_2$—1 ℳ daran. Ein ähnliches Verhältniß findet auch bei den Eisentheilen für Wagenbeschläge und bei Laschenschrauben statt. Die haben damals auch mehr wie das Doppelte gekostet, als heute erzielt wird. Die meisten Fabrikate werden in diesem Augenblick mit Schaden hergestellt; Jeder will seine Kundschaft nicht ganz eingehen lassen, Leute beschäftigen ꝛc., wenigstens ist das in unserer Gegend der Fall, ich weiß nicht, wie das an der Saar aussieht, wo die Fabrikanten billigere Stabeisenpreise haben und nach Süddeutschland wegen der Frachten auch billiger abgeben können. Westfalen hat in dieser Beziehung eine unglückliche Lage.

Vorsitzender: Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Diese Frage haben Sie schon mit in Betracht gezogen.

Herr **Stumm:** Ich bitte in dieser Beziehung noch um eine Mittheilung über Holzschrauben.

Herr **Funcke:** Holzschrauben werden verkauft nach einem bestimmten allgemein üblichen Grundpreise. Man hat in Deutschland vor 1871 durchschnittlich 45 pCt. Rabatt gegeben, diese Preise warfen einen kleinen Nutzen ab. In den Jahren 1872/73 hat man bei ermäßigten Grundpreisen circa 15 pCt. gegeben und das Geschäft war damals lukrativ. Heute giebt man 55—60 pCt. Rabatt. Das ist einmal durch die Konkurrenz des Auslandes hervorgerufen, zweitens weil es an Absatz fehlte und die Fabrikanten die Arbeiter, welche sehr schwer anzulernen sind, in der Hoffnung wieder Zölle eingeführt zu sehen, nicht loslassen wollten. Durch die Konkurrenz sind die Preise so heruntergetrieben, daß in den letzten Jahren ganz entschieden 15—20 pCt. bei diesem Artikel verloren gegangen sind. Was die Mutterschrauben betrifft — große Schrauben wie diese (Redner legt eine Laschenschraube mit Mutter vor) kosten in diesem Augenblicke $9^1/_2$ bis 10 ℳ per 100 Pfd., also 19—20 ℳ pro 100 kg — so werden die im Inlande gemacht und nicht mehr vom Auslande importirt. Die kleineren Schrauben bis zum halben Zoll, liefert Frankreich so billig, daß wir selbst zu obigen verlustbringenden Preisen nicht dagegen ankommen können, sondern dieselben wie bereits bemerkt, in größeren Quantitäten von Frankreich beziehen und unsere eigenen Maschinen stillstehen lassen. Unsere maschinellen Einrichtungen sind besser, aber die Arbeitslöhne dort um so viel billiger, um dagegen concurriren zu können.

Vorsitzender: Die dritte Frage:

Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

haben Sie schon beantwortet; wir kommen zur vierten:

Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Herr **Funcke:** Gewiß werden verschiedene Preise gestellt, man richtet sich namentlich nach den ausländischen Preisen, und nach den bestellten Quantitäten. Größere Posten können wir weder nach dem Auslande, noch nach dem Inlande verkaufen, wir sind also meistens angewiesen auf den Vertrieb durch die Kommissionäre. Diese verkaufen nicht allein unsere Fabrikate, sondern gehen, namentlich die größeren, nach dem Auslande und verkaufen dort außer deutschen auch schweizer, englische, österreichische und französische Fabrikate.

Die Kommissionäre bringen die verschiedenen Artikel auf ihrem Lager, oder, bei größeren Posten bei den Spediteuren zusammen und verschicken sie dann an ihre Abnehmer.

Die Aufträge, welche wir bekommen, sind oft so klein, daß wir bogenlange Rechnungen, oft für 10, 12 Nummern in hunderten von Sorten haben, deren Beträge in Summa nicht selten dann ein paar hundert Mark betragen. — Was die größeren Geschäfte betrifft, so werden sie alle von England und Frankreich aus gemacht; die Verschiedenartigkeit der Preise ergiebt sich aus diesen Zuständen von selbst, doch entschädigt für die außerordentlich detailirten kleinen Ordres nicht ein etwas höherer Preis, weil die Verpackungskosten und Vermehrung der Beamten denselben vollständig absorbirt.

Vorsitzender: Die nächste Frage:

5. Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

haben Sie bereits bei der vorhergehenden beantwortet.

6. Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

Herr **Funcke:** Das Ausland, namentlich England und Frankreich, von dem wir die größte Konkurrenz haben, hat im Inlande viel höhere Preise wie im Auslande. Die Franzosen und Engländer verkaufen die meisten Fabrikate im Inland höher und geben für das Ausland Extrabonifikationen. Man verkauft Holzschrauben in Frankreich 20 pCt. höher, wie wir sie in Deutschland bekommen. Ich habe kürzlich, als mein Sohn in Paris war, ihm einen Auftrag gegeben, ein größeres Geschäft in größeren Sorten Schrauben abzuschließen und es war uns das möglich, trotzdem Fracht und Zölle 15 pCt. betrugen. Sobald die Franzosen das merkten, gingen sie im Preise herunter, wodurch fernere Geschäfte nach dort unmöglich wurden. Namentlich in kleineren Sachen richten sich die Verkaufspreise nach dem Ausland, weil das Ausland nicht so hohe Frachten hat, während man uns vom Auslande die Waaren zu sehr niedrigen Preisen zuschickt. England bekommt, wenn es z. B. nach den Kolonien liefert, noch einen Preis für die Waare, der etwas abwirft und zwar bei Preisen, die so niedrig sind, daß wir die Maschinen lieber stehen lassen. Vielleicht ist es mir erlaubt, noch ein Beispiel zu geben. In Amerika betrugen die Zölle für Holzschrauben, Sorten über 2 Zoll 7 Cts., für kleine unter 2 Zoll 11 Cts., das macht aus an Zöllen und Spesen, von hier aus geliefert, 90—110 pCt. auf die hier bestehenden Preise, trotzdem haben wir bis zum Jahre 1872 viel Holzschrauben nach Amerika geschickt. Ein Etablissement in Amerika zahlte jährlich 6000 Lstr. an Nettlefold u. Chamberlain in Birmingham gegen die Verpflichtung keine Holzschrauben nach Amerika zu schicken. Die Folge davon ist gewesen, daß die Fabrikation in Amerika sich so ausgedehnt hat, daß sie heute eine Ueberproduktion haben. Sie haben nicht allein in 3—4 Jahren ihre Werke amortiirt, sondern auch noch den Aktionären 50—60 pCt. Dividende gezahlt. Weil sie nun jetzt Ueberproduktion haben, bieten sie nach dem Auslande hin sehr billig an. Ich habe am 2. August 1878 einen Brief von Herrn Boker in New-York bekommen, den ich zur Einsicht vorlege, worin uns mitgetheilt wird, eine amerikanische Kompagnie böte wegen Ueberproduktion 500 000 Groß Holzschrauben für das Ausland an und wäre geneigt, sie zu einem sehr billigen Preise abzugeben, wahrscheinlich unter unserem Selbstkostenpreis in Deutschland, und ersuchte uns, ihnen doch ein Gebot zu machen. Also so weit ist es gekommen. In Amerika hält man natürlich die Preise noch sehr hoch; wenn man 90—110 pCt. Zoll hat, geht das, nicht minder das zu viel produzirte mit Verlust auf den ausländischen Markt zu werfen.

Herr **Stumm:** Können Sie uns nicht konkrete Zahlen geben?

Herr **Funcke:** Es ist ja gar nicht möglich, die Verkaufspreise für die verschiedenen Fabrikate anzugeben. Die Grundpreise der einzelnen Sorten des Auslandes sind von den unsrigen außerordentlich abweichend. Ebenso die Bezeichnungen in den Größen. Die Engländer haben unter anderem $8^1/_2$ d. für die kleinsten Sorten, die wir mit 40 ₰

stehen haben, dagegen die größeren Sorten billiger. Umgekehrt verhält es sich mit den französischen Holzschrauben, deren Preise in den kleineren Sorten niedriger wie bei uns sind. Ohnedem sind die Rabattsätze außerordentlich verschieden und daher ist eine übersichtliche Vergleichung der Preise nur für Fachleute anzustellen. Aehnlich verhält es sich mit den Hunderten anderer Fabrikate, die ebenfalls wieder in unendlich viele Abtheilungen und Qualitäten zerfallen, und ein Ries Papier könnte beschrieben werden, wollte man Vergleiche anstellen.

Herr **Stumm:** Ich muß bemerken, daß der Herr Sachverständige den Hauptzweck seiner Vernehmung erfüllt hätte, wenn er sich die Mühe gegeben hätte, diese Berechnung zu machen; die anderen Herren Sachverständigen haben es sämmtlich gethan.

Herr **Funcke:** Die Preise kann ich Ihnen vollständig angeben, wenn einer 34 Jahre in der Industrie ist, kann er das wohl ganz genau thun. Ich habe aber nicht geglaubt es wagen zu können bei den hundert Fabrikaten, die überhaupt gemacht werden, in die Spezialitäten einzugehen.

Vorsitzender: Für alle Fabrikate würde das auch ohne Interesse sein, aber wenigstens von den Hauptfabrikaten. Das ist der Hauptzweck, warum wir die Herren Sachverständigen hören.

Herr **Funcke:** Ich habe mir erlaubt bei mehreren meiner Fabrikate die Preise mitzutheilen, wie sie sich gestellt haben. Ich kann noch hinzufügen, daß bei den schweren Schrauben bei dem Eisenbahnbedarf 2c. Belgien noch billiger ist; von dort aus hat man in Hannover erst kürzlich Laschen-Schrauben zu 250 *M.* angeboten, die wir zu 256 *M.* offerirten, obwohl wir bis dahin die Lieferanten waren und unsere Bedienung zufrieden stellte, hat man den Belgiern den Zuschlag ertheilt.

Wenn Sie Zahlen haben wollen über die einzelnen Fabrikate, so kann ich Ihnen sagen, daß in den kleinen Schrauben z. B. die Franzosen ungefähr 15 bis 20 pCt. billiger sind wie wir hier, und die Engländer in den größeren Schrauben um eben so viel billiger als wir. Wir können also oftmals unsern Preiskourant nicht mehr aufrecht erhalten und wir müssen, wenn wir Geschäfte machen wollen, die ausländischen Geschäftspreise und Rabattsätze acceptiren.

Wenn wir kleinere Schrauben bestellt bekommen, müssen wir die Konkurrenz von Frankreich in Betracht ziehen, und bei den größeren die Konkurrenz von England. Da wir aber ca. achthundert Sorten Holzschrauben und mehrere hundert Sorten Schlüssel, siebenzig Sorten verschiedene Mutterschrauben andere Artikel gar nicht gerechnet haben, so ist es doch nicht möglich, Ihnen die einzelnen Preise anzugeben. Ich kann also nur sagen, daß viele Fabrikate in Frankreich viel billiger fabrizirt werden, und daß wir manche derselben von dort beziehen, was uns sehr unangenehm ist, da unsere desfallsigen Maschinen stille stehen.

Herr **Stumm:** Die Angaben haben für uns nur dann Werth, wenn wir sie durch Zahlen belegen können.

Vorsitzender:

c. Kreditverhältnisse.

Frage 1:

Finden die Werke Ihres Distriktes Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Herr **Funcke:** Augenblicklich sind die Verhältnisse der Art, daß die Beschaffung des Kapitals für die Industrie sehr schwer ist. Die Banken schränken ihren Kredit ein, und es sind dadurch schon manche Fabrikanten in unserer Gegend theilweise in Verlegenheit gekommen, theilweise haben sie schon ihre Zahlungen eingestellt.

Frage 2:

Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

Der Zinsfuß bei den Banquiers ist für große Fabrikanten durchschnittlich 1 pCt. über dem Reichs-Diskontosatz, mit $1/3$ oder $1/4$ pCt. Provision, bei den kleineren Fabrikanten durchschnittlich nicht unter $1/2$ pCt. pro Monat $1/2$ pCt. Provision, und da namentlich in unserer Gegend das Hauptgeschäft in kleinen Wechseln gemacht wird, weil kein Kommissionär in Baar bezahlt, sondern in Wechseln auf den Banquier oder die Kunden, so sind die kleinen Fabrikanten bei Wechsel auf Nebenplätzen auf die kleinen Banquiers angewiesen und gezwungen solchen 2 bis 3 pCt. Dammno zu bewilligen.

Frage 3:

Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde?

Wir für uns nehmen keinen Kredit in Anspruch, im Allgemeinen aber werden große Kredite in Anspruch genommen, namentlich von den kleineren Fabrikanten, und da ist eigentlich gar kein Ziel festzusetzen. Die Eisenwerke verkaufen mit 3 Monate Ziel, wenn es sich aber darum handelt, Geschäfte mit den kleineren Fabrikanten zu machen, sind sie froh, wenn sie das Geld nach sechs Monaten haben. Deshalb haben sich viele Eisenwerke davon zurückgezogen, mit kleinen Fabrikanten zu arbeiten, und das Geschäft wird durch Zwischenhändler gemacht, welche den Leuten oft 6—9 Monate Kredit geben. Das ist nirgends schlimmer als in Remscheid. So nahe wie dieses den Eisenwerken liegt, haben wir im ganzen Vaterlande keine höheren Preise für das Material als gerade in Remscheid, und zwar deshalb, weil die Fabrikanten einmal sehr langsame Zahler sind, und dann, weil so viele von den Fabrikanten zu Grunde gehen, so daß ein bestimmter Prozentsatz für das Delkredere gerechnet werden muß?

Vorsitzender: Sie selbst verkaufen also auf 3 Monate Ziel?

Herr **Funcke:** Es heißt allerdings nach 3 Monaten, aber die Kommissionäre kaufen durchschnittlich auf Messe. Es ist eine Art Usance, daß im März und September die sogenannte Lüdenscheider Messe stattfindet; sie existirt zwar nicht mehr, aber es besteht doch noch die Zahlungsweise Ende März oder September. Es sind sehr viele Leute, die in der Messe kaufen und dann die Waare, die sie von einem Semester bis zum anderen bekommen haben, am Schluß des Semesters mit 2 oder 3 Monat Kredit bezahlen. Eine Masse von Kunden im Lande bindet sich an ein bestimmtes Ziel nicht, und man kann sagen, daß der Fabrikant unserer Gegend durchschnittlich erst im günstigsten Falle mit 6 Monaten sein Geld bekommt.

Vorsitzender: Wenn es früher bezahlt wird, giebt es Diskonto?

Herr **Funcke:** Jawohl, es werden dann 2 pCt. Diskonto gegeben, aber das wird unter hundert Fällen vielleicht einmal benutzt.

Frage 4:

Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt?

Die Einführung der Goldwährung hat uns den Zinsfuß entschieden vertheuert. Wenn wir einen Abfluß des Goldes nach dem Auslande befürchten, so wird der Diskont von der Reichsbank erhöht. Ich habe noch im September den Fall gehabt, daß der Bankdiskonto 5 pCt. war und daß ich hier in Berlin zu $2\frac{7}{8}$ pCt. einen großen Posten diskontirt hatte.

Das kommt aber nicht den kleinen Fabrikanten zu Gute, diese müssen sich stets den höchsten Zinsfuß gefallen lassen.

Frage 5:

Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

Es wird in Frankreich und England durchschnittlich kein Kredit gegeben, der Betrag wird direkt auf die Kunden entnommen. Namentlich in England ist es der Fall, daß die Industrie außerordentlich von den Grundbesitzern protegirt wird, auf deren Grund und Boden entweder Bergbau oder eine andere Industrie betrieben wird. Ich kenne Beispiele, wo die reichen Lords nicht allein den Fabrikanten ganze Betriebsfonds hergegeben, sondern wo sie denselben auch zu 2 bis 3 pCt. Gelder zu ihren Anlagen theilweise vorgestreckt haben, um sie zu veranlassen, auf ihrem Grund und Boden Etablissements anzulegen. Auf solche Weise arbeitet der Fabrikant, ganz abgesehen von dem Kredit, auch dadurch günstiger, daß er das Geld für seine Anlagen und den Betriebsfonds durchschnittlich billiger hat als bei uns.

Vorsitzender:

f. Einfluß der Gesetzgebung.

1. In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?
2. Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung &c.?

Diese Frage haben Sie bereits in Ihrem einleitenden Vortrage beantwortet.

Herr **Funcke:** Ich habe noch darauf hinzuweisen, daß z. B. zwangsweise Zuschüsse zu den Kranken- und Invalidenkassen das Fabrikat auch noch vertheuern, während es in England nicht der Fall ist.

Vorsitzender: Sie sehen das für die Fabrikation als einen Nachtheil an?

Herr **Funcke:** Nein, für eine Vertheuerung, obgleich ich die Einrichtung an sich für zweckmäßig ansehe. Ich habe eine Invalidenkasse bei mir einrichten wollen, wogegen sich die Arbeiter mit Hand und Fuß gewehrt und gesagt haben: wir sparen nur für die nicht soliden Arbeiter; die soliden Arbeiter bleiben gewöhnlich bis zum Ende ihrer Tage arbeitsfähig; aber gerade für die Trinker und dergleichen sollen wir sparen. Ich bin zu einem anderen System übergegegangen und habe einerseits 150 bis 160 Beamten- und Arbeiterwohnungen etablirt, und auf der anderen Seite veranlasse ich die Leute zu sparen, indem ich ihnen von jedem Thaler, den sie einlegen, 6⅔ pCt. gebe. Ich glaube, daß dadurch besser für die Arbeiter gesorgt wird als durch die Einrichtung von Invalidenkassen, die überhaupt nur dann möglich ist, wenn alle Arbeiter, nicht blos die Fabrikarbeiter, herangezogen werden. In unserer Gegend wäre es fast unmöglich, eine Invalidenkasse einzurichten, wo eine solche Masse kleiner Fabrikanten vorhanden ist, und dabei nicht mehr unterschieden werden kann: wer zu den Arbeitern oder Gesellen gehört, um so weniger, als die Leute heute bei einem Meister, morgen wieder in einer Fabrik arbeiten.

Herr **Stumm:** Es würde mir nicht schwer sein, diese Ausführungen zu widerlegen; ich glaube aber nicht, daß es in den Rahmen der Aufgaben der Kommission gehört.

Vorsitzender:

g. Allgemeine Lage:

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Herr **Funcke:** Nein; ich glaube, daß ich sagen kann, daß vielleicht durchschnittlich nicht die Hälfte beschäftigt ist. Wir haben früher bis zum Jahre 1874 bei Funcke u. Elbers 50—55 Millionen Pfund Eisen und Stahl pro anno gemacht und gegenwärtig ungefähr 35 Millionen. Ich muß erwähnen, daß der Kapital-Umschlag nicht maßgebend ist; denn wenn das Eisen halb soviel kostet, als früher, dann verringert sich dadurch natürlich auch der Umschlag, wenn auch das Quantum des Fabrizirten gleich ist. Bei Funcke und Hueck sind wir in Bezug auf das Quantum etwa auf ⅖ zurückgegangen, sogar theilweise auf ⅓, weil wir in schweren Eisensachen fast nichts mehr machen.

Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen sie?

Wenn wir einen großen Theil unserer Fabrikation stillstehen haben, so geht doch klar daraus hervor, daß wir mit Nachtheil arbeiten; denn wenn wir mit Vortheil arbeiteten, oder wenigstens nicht mit Verlust, so würden wir doch unsere Generalspesen durch die größere Fabrikation herunterdrängen. Wir halten die Fabrikation bei uns aufrecht, weil wir eine Masse alter Arbeiter haben, die wir nicht gehen lassen können; zweitens würden auch unsere Arbeiterwohnungen und alles, was daran hängt, vollständig zinslos gemacht. Wir haben jetzt ungefähr ein Drittel der Arbeiterwohnungen leer stehen, zwei Drittel sind noch besetzt. Wollten wir unsere ganze Fabrikation einstellen, so würden auch diese Arbeiterwohnungen nicht allein unbesetzt bleiben, sondern auch verderben. Ebenso ist es mit den Maschinen. Die selbstthätigen Maschinen für Holzschrauben leiden bereits bedeutend, wenn sie einige Monate stille stehen.

Aber der deutlichste Beweis, daß nichts verdient wird, glaube ich, geht daraus hervor, daß wir zu einer so großen Beschränkung der Arbeit übergegangen sind, die uns die Generalspesen ganz bedeutend vertheuert und darin liegt ein deutlicherer Beweis der Konkurrenzunfähigkeit, als in den Vergleichungen der Preise mit dem Auslande.

Herr **Stumm:** Sie würden einen bestimmten Prozentsatz Ihrer Rentabilität nicht angeben können?

Herr **Funcke:** Durchschnittlich verzinsen und amortisiren sich die Fabrikationswerke nicht. Bei Funcke und Elbers haben wir die Amortisation im vorigen Jahre verdient, und zwar dadurch, daß wir vielen Walzdraht gemacht haben.

Herr **Stumm:** Also durch Betriebsverbesserungen?

Herr **Funcke:** Betriebsverbesserungen sind in den letzten Jahren nicht gemacht worden, weil dazu keine Veranlassung vorlag.

Frage 3.

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?

Bis 1869 hat sich die Privatindustrie im Verhältniß zum natürlichen Absatz ausgedehnt; nach dem Jahre 1869, namentlich in den Jahren 1871 und 72, ist die Industrie veranlaßt worden, sich ganz außerordentlich zu erweitern, einmal durch die Herabsetzung der Eisenzölle, um im Ausgleich die Generalspesen durch den vermehrten Absatz zu verringern, und endlich durch die große Frage nach Eisenbahnmaterial. Unsere Eisenbahnen haben im Jahre 1871/72 die kolossalsten Bestellungen gemacht, nicht etwa, weil sie Bedarf hatten, sondern weil sie ihre ganze Unordnung, die bei ihnen herrschte, auf den Mangel an Material schoben. Das Material fehlte aber nicht, es fehlte die Organisation. Ich weiß nicht, ob es auf allen Bahnen der Fall gewesen ist, bei uns aber war es entschieden so. Man drohte den Fabrikanten, im Falle nicht schnellster Lieferung, mit Bestellungen im Auslande, welche bei Lokomotiven thatsächlich stattgefunden haben. Nun sieht kein Fabrikant es gern, daß die Arbeit nach dem Auslande wandert, und deshalb wurde

ein forzirter Betrieb gemacht und die Maschineneinrichtungen außerordentlich vergrößert. Daß unter solchen Umständen eine Ueberproduktion eintrat, ist nicht Schuld der Fabrikanten, sondern lediglich der Maßnahmen, welche damals durch die Eisenbahnen hervorgerufen sind.

Herr **Huber**: Haben Sie einen Einfluß der Zolländerungen auf Absatz oder Preis Ihrer Fabrikate gespürt?

Herr **Funcke**: Ganz bedeutend. Bis zum Jahre 1872 kam fast nichts hinein, später wurde der Zoll auf 2,50 *M.* gesetzt, und seit Fortfall des Zolles werden die Hauptartikel in einem derartigen Maße importirt, daß bei uns viele Fabrikationszweige vollständig brach liegen.

Frage 4:

> Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Wir müssen uns über das Verhältniß der Ueberproduktion klar werden, ob namentlich eine Ueberproduktion stattfindet in den maschinellen Einrichtungen, größer wie der momentane Bedarf, oder ob auf Lager stark gearbeitet wird. Da heut zu Tage das Geschäft bei uns durch Kommissionäre gemacht wird, wird natürlich nichts bestellt, was nicht an diese selbst bestellt ist, und daher wird von den Fabrikanten mit wenigen Ausnahmen nur das Bestellte fabrizirt. Wenn also von einer Ueberproduktion die Rede sein soll, so findet diese allerdings im Großen und Ganzen nicht statt, sondern die Ueberproduktion ist eigentlich in den Ländern vorzugsweise vorhanden, die eine viel größere Fabrikation haben, als das Inland selbst konsumirt, und das ist namentlich in England der Fall.

Wirkung der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markte.

Frage 1:

> Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Diese Frage kann ich nicht beantworten.

Frage 2:

> Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

Darüber geben die statistischen Tabellen keinen Aufschluß. Es ist mir also nicht möglich, die Quantitäten anzugeben.

Herr **Stumm**: Was in den statistischen Tabellen steht, das wissen wir ja selbst; wir wollen eben dasjenige wissen, was in denselben nicht steht.

Herr **Funcke**: Ich kann eben alle Quantitäten der verschiedenen Waaren nicht wissen, welche das Ausland hereinschickt, nur weiß ich, daß man u. A. in Süddeutschland auf den Lagern ebensoviele französische Waaren wie deutsche findet. Wenn der Herr Geheimrath Stumm über die Eisenfabrikation Zahlen haben will, kann ich sie von Funcke u. Hueck genau angeben; aber ich bin nicht in der Lage, dies auch in Bezug auf alle Eisenwaaren zu thun, denn dann würden wir nicht in drei Tagen fertig werden, geschweige in drei Stunden.

Herr **Stumm**: Wir können natürlich den Herrn Sachverständigen nicht dazu zwingen. Ich möchte dies nur konstatiren, um wenigstens von mir einen Vorwurf abzuwälzen.

Herr **Funcke**: Wie gesagt, meine Herren, ich kann nur das sagen, was von einzelnen Artikeln eingeführt wird; wenn ich z. B. Schloß- und Radschrauben nehme, so kann ich anführen, daß jetzt zwei Drittel des Konsums vom Auslande kommen; aber ich kann nicht bei allen vorkommenden Artikeln sagen: soviel wird im Inlande und soviel im Auslande fabrizirt.

Vorsitzender: Wenn keine Quantitäten angegeben werden, so können uns die weiteren Ausführungen wohl erspart werden.

Herr **Funcke**: Ich kann z. B. angeben, daß wir von den Schloß- und Radschrauben, die wir früher selbst fabrizirt haben, jetzt viele Millionen von Frankreich einführen und sie wieder verkaufen. Wir beziehen durchschnittlich von Frankreich jeden Monat einen Doppelwaggon, welcher kleine Schrauben bis zu $1/2$ Zoll bringt. Diese Schrauben kosten dort nicht mehr, wie bei uns Arbeitslohn und Material allein. Wir beziehen diese Mutter-, Schloß- und Radschrauben, weil derjenige, welcher unsere Fabrikate bestellt, diese Artikel mitgeliefert haben will. Da wir dieselben jetzt zu den Preisen der Franzosen aber nicht machen können, sie vortheilhafter von denselben beziehen, lassen wir unsere Maschinen stille stehen.

Herr **Stumm**: Aber diese Gegenstände werden von Ihnen direkt wiederverkauft?

Herr **Funcke**: Ja!

Herr **Huber**: Können Sie ein Jahresquantum angeben, welches Sie aus Frankreich beziehen?

Herr **Funcke**: Ich kann vielleicht sagen, daß es seit der Zollaufhebung von diesen kleinen Sachen 300 000 Pfund per anno sein werden.

Frage 3:

> Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Ja; es werden jetzt Erzeugnisse eingeführt, die früher im Inlande gemacht wurden und die man jetzt von England und Frankreich theilweise billiger, theilweise auch besser einführt. Es giebt eine Masse Fabrikate, die bei uns nicht in Werkstätten und maschinellen Einrichtungen gemacht werden, sondern von kleinen Fabrikanten. Diese kleinen Fabrikanten haben nicht die Hülfsmittel und sind auch nicht in der Lage, die Hülfswerkzeuge sich beschaffen zu können, weil sie kein Geld haben, und so kommt namentlich aus dem Elsaß eine Masse von Fabrikaten, die besser sind, als sie bei uns dargestellt werden, weil keiner, auch in Remscheid nicht, Lust hat, unter den heutigen Verhältnissen, wo man keinen Schutz für die inländische Industrie hat, irgend Gelder in die Industrie hineinzustecken.

Frage 4:

> Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

Ja, bei richtigen Zöllen. Wir müssen auch Staffelzölle haben.

Frage 5:

> Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

So entschieden, daß bei uns nicht mehr auf Grund von Kalkulationen, sondern lediglich von ausländischen Preisen verkauft oder die Fabrikation eingestellt wird.

Frage 6:

> Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Es konkurrirt überall.

Vorsitzender: Auch bis in Ihr Fabrikationsgebiet hinein?

Herr **Funcke**: Ja!

Vorsitzender: Frage 7.:

Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

Ueber Ihre Verkaufspreise haben Sie überhaupt keine Angaben gemacht: es fällt also diese Frage weg.

Frage 8:

Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

Das habe ich bei einer früheren Frage angegeben.

Frage 9:

Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (aquits a caution)?

Herr **Funcke:** Die Exportbonifikationen haben ja eigentlich blos auf die Großindustrie Bezug, kommen also bei der Kleinindustrie weniger in Frage, beschränken sich höchstens darauf, daß den Franzosen ein kleiner Vortheil daraus erwächst.

Frage 10:

Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Herr **Funcke:** Der Umstand, daß wir keine Zölle haben.

Vorsitzender: Frage 11:

Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt?

Herr **Funcke:** Ja, es findet eine solche statt, denn der Staat ist gezwungen gewesen, wenn er nicht unsere Industrie ganz zu Grunde gehen lassen wollte, Anordnung zu treffen, daß man nicht mehr vom Auslande beziehen sollte. In Folge dessen bezahlen die Staatseisenbahnen im Inlande für die Bessemerschienen circa 150 ℳ pro 1000 kg, während für den Export viel billiger gearbeitet werden muß, um die Werke einigermaßen beschäftigt zu erhalten.

Vorsitzender: Zur Richtigstellung bemerke ich, daß die Staatseisenbahnen und andere Staatsanstalten nicht angewiesen worden sind, ausschließlich aus dem Inlande zu beziehen, sondern nur angewiesen sind, nicht ausdrücklich ausländische Gegenstände auszubieten. Früher ist es Mode gewesen, englische Schienen, englische Kohlen u. dergl. m. bei den Submissionen auszuschreiben, also die inländische Industrie direkt auszuschließen. Darum sind die Staatsbehörden angewiesen, das in Zukunft nicht zu thun, sondern sie sollen eben nur im Allgemeinen Schienen u. s. w. ausschreiben.

Herr **Funcke:** Die Praxis hat aber etwas Anderes bewiesen. Es ist in neuerer Zeit von Schienen nichts nach dem Auslande vergeben worden, obgleich billigere Konkurrenz vorhanden ist.

Vorsitzender: Das ist eine innere Angelegenheit, aber die Anweisung ist dahin gegangen, nicht ausschließlich ausländische Waaren auszuschreiben.

Herr **Funcke:** Dann bin ich von verschiedenen Eisenbahndirektoren falsch berichtet.

Herr **Stumm:** Ich glaube, auch die Anweisung ist gleichzeitig ergangen, daß keine Vergebung an ausländische Werke ohne spezielle Genehmigung des Handelsministers erfolgen darf und diese Genehmigung erfolgt nicht.

Herr **Funcke:** Jedenfalls würde die Maßregel nicht nothwendig sein, sobald Zölle statuirt wären, dann würde man diese Rücksicht nicht zu nehmen brauchen.

Ich erwähne dies einfach deshalb, weil gerade auf die Großindustrie diese Rücksicht genommen wird, während noch kürzlich bei einem Submissionsverfahren der hannoverschen Staatsbahnen wegen Laschenschrauben, einem Herrn Koch in Altona, Agent eines belgischen Werkes, der Zuschlag ertheilt wurde, nicht aber uns, obgleich wir bis dahin geliefert und nach demselben die billigste Offerte von 256 ℳ gemacht hatten. Der Unterschied betrug nur 6 ℳ gleich ca. 2 pCt., während das ausländische Material um ca. 20 pCt. weniger Festigkeit hat, als das unsrige.

Vorsitzender: Hat der Herr ausdrücklich belgisches Eisen angeboten?

Herr **Funcke:** Das nicht, er hat angeboten als Andreas Koch in Altona und unsere Herren Techniker werden doch wohl wissen, daß in Altona keine Eisenfabrik ist.

Ich will übrigens die vom Ministerium getroffene Maßregel durchaus nicht kritisiren. Sie ist nothwendig gewesen. Denn wäre eine derartige Maßregel nicht getroffen worden, so würde heute kein Schornstein mehr rauchen, bei der Großindustrie, was Schienenfabrikation anbetrifft.

Herr **Meier:** Haben sich die Fabrikanten denn nicht verbunden, um sich über höhere Preise zu einigen, die sie fordern sollten?

Herr **Funcke:** Das war ja die natürliche Folge der Maßregel, denn nach dem Auslande sind sie nicht einig, verkaufen also viel billiger und können nur dadurch, daß sie Durchschnittspreise machen, auf die Kosten kommen, denn eine Verzinsung der Werke hat, glaube ich, ohne dem nicht stattgefunden. Ich kritisire, wie gesagt, die Maßregel nicht, ich stelle nur einfach die Thatsache fest, die in Rücksicht auf unsere Industrie nothwendig war, so lange die Zölle nicht wieder eingeführt sind.

Vorsitzender: Frage 12.

In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Herr **Funcke:** Ich bin der Meinung, daß, sobald Zölle etablirt werden, nicht mehr derartige Begünstigungen gewährt zu werden brauchen.

Vorsitzender: Die Frage ist die, wie die ausländische Konkurrenz wirken würde, wenn diese Bevorzugung der inländischen Werke nicht mehr stattfindet.

Herr **Stumm:** Ich glaube, der Herr Sachverständige hat die Frage bereits beantwortet, indem er sagte, daß in dem Falle kein Schornstein in Preußen mehr rauchen würde.

Vorsitzender: Frage 13.

Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Herr **Funcke:** Im Auslande sind die Preise außerordentlich gedrückt, aber trotzdem haben wir kürzlich in England das Beispiel gehabt, daß die Preise noch bedeutend durch das Fallissement der Glasgower Bank geworfen wurden und daß dadurch Zwangsverkäufe stattgefunden haben. In welcher Weise sich das ausdehnen wird, läßt sich nicht beurtheilen.

Vorsitzender: Frage 14:

In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Herr **Funcke:** Ich bin der Meinung, daß wir das gar nicht können.

Vorsitzender: Frage 15:

Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Herr **Funcke:** Mit unseren Betriebsvorrichtungen sind wir nicht zurück, mit Ausnahme der kleinen Fabrikanten. Die größeren Fabrikanten haben alles Mögliche gethan, ihren letzten

Groschen dafür ausgegeben, um auf der Höhe der Fabrikation zu bleiben.

Wenn seit 1874 der Absatz sich vermindert hat und die Etablissements zum großen Theil stillgestanden haben, so fällt es von selbst weg, weitere Anlagen zu machen.

Herr **Stumm**: Halten Sie nicht die Drahtwalzwerke, wie sie in Amerika in neuester Zeit aufgekommen sind, für einen Fortschritt, der bei Ihnen noch eingeführt werden müßte?

Herr **Funcke**: Ich kenne die amerikanischen Drahtwalzen sehr wohl. Wir haben früher sehr viel gewalzten Draht nach Amerika verkauft, sind aber einmal von den Aktiengesellschaften, die immer billiger verkauften, verdrängt worden und zum Anderen hat sich in Amerika jetzt die Darstellung des Drahtes aus Bessemerstahl außerordentlich vermehrt. Es existirt z. B. ein Werk in Amerika, welches jeden Tag 100 000 Pfd. Walzdraht aus Bessemerstahl macht und auch weiter zugezogenem Draht verarbeitet. Man hat dort die Einrichtung getroffen, daß man in Coquillen von ungefähr 4—5 Zoll Durchmesser und zwar von unten nach oben gießt, wodurch sie das Material dichter bekommen; dann werden diese Ingots in derselben Hitze auf ungefähr $1^1/_4$ Quadratzoll ausgewalzt, dann durchschnitten in Stäbe von 15 Fuß Länge, und so kommen sie wieder in große Wärmeöfen und unter die Drahtwalze. Dieses Werk, von dem ich soeben spreche, hat durchschnittlich pro Tag und Schicht auf einer Walze 23—25 000 kg von diesem Bessemerdraht durch die Walze gejagt, was bei Walzdraht aus Eisen nicht möglich ist. Unser Walzdraht wird aus starken Knüppeln von ca. $2^1/_2$—3 Zoll in der Vorwalze gestreckt und dann auf der wirklichen anliegenden Schnellwalze fertig gestellt. Die Amerikaner erzielen auf diese Weise eine kolossale Produktion. Bei den hohen Zöllen, die in Amerika auf Draht liegen, ist man also in der Lage, Bessemerdraht billiger herzustellen, als wir den Walzdraht aus Eisen dahin zu liefern vermögen. Ob bei uns die Fabrikation von Bessemerdraht schnell überhand nehmen wird, möchte ich bezweifeln und wünsche es auch nicht, weil in diesem Falle unser Absatz u. A. nach England ebenfalls verloren gehen würde.

Herr **Stumm**: Ich bin mißverstanden worden. Ich habe durchaus nicht von der Methode der amerikanischen Produktion im Allgemeinen gesprochen, sondern von Walzwerken, auf welchen ohne Hilfe von Dubliren und mit Ersparniß der meisten Walzer Drahteisen dargestellt wird, wie dies z. B. in Frankreich bereits eingeführt ist und wie nach meiner Kenntniß auch in Ihrer Gegend bereits Versuche gemacht worden sind.

Herr **Funcke**: Es sind auch Versuche bei uns gemacht worden. Namentlich in Witten und in Schlesien. Ich habe mich über diese Methode informirt, halte sie aber nicht für durchführbar. Man wird zu vielen Verschleiß und große Störungen haben, so daß ich glaube, die Sache wird sich praktisch nicht durchführen lassen.

Anders ist es mit dem Bandeisen. Es wird bei uns jetzt eine Bandeisenfabrikation eingerichtet, nach welcher bis zu den dünnsten Sorten Bandeisen gewalzt werden soll. Auf der einen Seite der Maschine werden die Luppen eingesteckt und auf der anderen kommt das fertige Bandeisen heraus.

Herr **Stumm**: Ist das auf Ihrem Werke bereits im Gange?

Herr **Funcke**: Nein, das Patent ist in Amerika erworben und kommt demnächst in Schwerte zur Ausführung.

Herr **Stumm**: Und wieviel wird das Bandeisen im Selbstkostenpreise dadurch billiger werden?

Herr **Funcke**: Der Ingenieur, welcher sich die Fabrikation vor Erwerbung des Patentes in Amerika angesehen hat, sagt, man würde nur 25 pCt. der Leute nothwendig haben, die man früher auf dasselbe Quantum brauchte.

Herr **Stumm**: Es würde dies also ein erheblicher technischer Fortschritt sein, den nach Ihrer Ansicht Ihre Fabrikation noch zu machen hätte?

Herr **Funcke**: Ob es sich bewähren würde, wird die Frage sein. Der Herr, der in Amerika war, muß diese Ueberzeugung haben und sagte, es geht, nachdem er einige Wochen auf diesem Werke gewesen ist.

Frage 16:

Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

Ich komme immer wieder auf diejenigen Artikel zurück, die bis dahin von kleineren Fabrikanten ohne Maschineneinrichtung gemacht worden sind. Hierbei ist das Ausland vielfach vor, während bei uns die größeren Fabriken, unter anderen mein Werk Funcke u. Hueck in keiner Weise in maschineller Hinsicht gegen die Einrichtungen im Auslande zurücksteht.

Herr **Stumm**: Warum haben Sie keine mechanischen Puddelöfen eingeführt?

Herr **Funcke**: Die haben wir gehabt, ich habe sie aber nicht bewährt gefunden. Dieselben bewähren sich überhaupt nur da, wo es auf Massenfabrikation, und nicht auf Qualität ankommt. Bei Funcke und Elbers wird nur auf Qualitätseisen gearbeitet.

Vorsitzender: Frage 17:

Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Herr **Funcke**: Nur vertheuernd.

Vorsitzender: Weßhalb vertheuernd?

Herr **Funcke**: Durch Verminderung der Produktion und Fabrikation sind die Generalunkosten erhöht worden.

Vorsitzender: Frage 18:

Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Herr **Funcke**: Nur lähmend.

Vorsitzender: Frage 19:

Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Herr **Funcke**: Sobald Sie uns durch Zölle in die Lage setzen ......

Vorsitzender: Es handelt sich hier darum: Wenn ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens einträte, ob sich dann die ausländische Konkurrenz in Ihren Artikeln vermindern oder vermehren würde, wenn z. B. die Textilindustrie vorwärts käme?

Herr **Funcke**: Das würde auf alle Verhältnisse zurückwirken; je mehr ein Zweig des wirthschaftlichen Lebens vorwärts kommt, desto größere Bedürfnisse treten auch auf den anderen ein; aber nur für den Fall, daß auch auf unsere Artikel wieder Zölle eingeführt werden, denn anders käme die vermehrte Nachfrage nur dem Auslande zu Gute.

Vorsitzender: Wir können nun zum folgenden Abschnitt übergehen:

Die deutsche Eisenindustrie auf auswärtigem Markte und der Einfluß ausländischer Zollsätze!

Frage 1:

Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

Herr **Funcke**: Wie ich vorher schon gesagt habe: ja.

Vorsitzender: Frage 2:

Nach welchen Gegenden, in welchen Produkten und Quantitäten ist dies der Fall?

Herr **Funcke:** Immer nur in kleinen Quantitäten bei Eisenwaaren, wie sie zu gleicher Zeit mit anderen Waaren verschlossen werden; größere Quantitäten nicht, dann können wir in unserem eigenen Lande das Ausland nicht fern halten, dann ist die Konkurrenz mit dem Auslande doch wohl mit Vortheil unmöglich.

Vorsitzender: Wir thun es aber doch?

Herr **Funcke:** Das Ausland giebt sich nicht die Mühe, in ferneren Ländern die kleinen Ordres zusammen zu suchen, wie es die deutschen Kommissionaire thun, und solche findet man nicht nur in allen Ländern Europas, sondern auch auf überseeischen Plätzen, mühsam die Aufträge zusammen tragend.

Herr **Huber:** Welchen Prozentsatz etwa rechnen Sie von Ihrer Gesammtfabrikation auf den Absatz nach dem Ausland?

Herr **Funcke:** Der Export hat sich in der letzten Zeit gehoben, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil wir gezwungen waren, ein bestimmtes Quantum Waaren zu fabriciren, um nur überhaupt unseren Betrieb aufrecht zu halten, dieweil aber der Konsum im Lande bedeutend nachließ, der Import fremder Waaren aber nicht, waren wir gezwungen, uns nach dem Auslande zu wenden und dort forcirte Geschäfte zu entriren. — Die Ordres wurden aber nur größtentheils mit Verlust ausgeführt.

Herr **Huber:** Einen Prozentsatz sind Sie wohl nicht in der Lage anzugeben?

Herr **Funcke:** In Holzschrauben exportiren wir 25 pCt. unserer Fabrikation.

Herr **Huber:** Und in welches Land hauptsächlich?

Herr **Funcke:** Ich möchte sagen, fast nach der ganzen Welt, namentlich nach Spanien, Portugal, Italien, Rußland und den Colonien, aber weniger direkt als durch Kommissionäre.

Vorsitzender:

Frage 3.

In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen?

Herr **Funcke:** Der Export hat im Allgemeinen zugenommen, in vielen Fällen aber entschieden abgenommen. In Remscheid z. B., wo viele hundert von kleinen Fabrikanten sind, hat er bedeutend abgenommen, weil in Remscheid meistentheils für Export gearbeitet worden ist und die Remscheider in der Zeit, wo bei uns Zölle existirten, viel bessere Geschäfte nach dem Auslande gemacht haben, als jetzt, wo Zölle nicht mehr vorhanden sind.

Vorsitzender:

Frage 4.

Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der bortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

Herr **Funcke:** Ja gewiß; da andere Länder, z. B. Rußland und Amerika, bis zu 50 und 100 pCt. Zölle haben. Frankreich und Oesterreich haben sich gleichfalls geschützt.

Nach Aufhebung des französisch-deutschen Handelsvertrages hat Frankreich für die meisten Fabrikate die Zölle erhöht, auch auf Holzschrauben von 6 auf 8 Frcs.

Vorsitzender:

Frage 5.

Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Herr **Funcke:** Der Export ist nach Aufhebung der Zölle gestiegen, es ist in mancher Beziehung mehr exportirt worden, jedoch aus Noth, als Zwangsgeschäft.

Vorsitzender: Sie sind also der Meinung: wenn die Zölle wieder eingeführt würden, würde sich der Export vermindern?

Herr **Funcke:** Nein, ich glaube, daß er sich vermehrt. Wenn ich im Lande bessere Preise machen und im Lande verdienen kann, so kann ich eventuell auch im Auslande billiger verkaufen, was in hervorragender Weise Frankreich beweist.

Vorsitzender: Sie sagten vorhin, daß der Export sich nach Aufhebung der Zölle vermehrt hätte. Man könnte daraus folgern, daß er bei Wiedereinführung der Zölle sich vermindern werde?

Herr **Funcke:** Wir wollen das nicht hoffen. Ich habe fortgearbeitet, weil ich von der Nothwendigkeit der Wiedereinführung der Zölle in unserem Vaterlande fest überzeugt war; anders hätte ich meine Fabriken lange geschlossen um früher sauer Verdientes nicht wieder ganz zu verlieren.

Vorsitzender: Sie meinten aber doch vorher: der Export wäre dadurch vermehrt worden, daß Sie gezwungen worden wären, da Sie Ihre Produkte wegen niedriger Preise in genügender Menge im Inlande nicht verwerthen können, sich an das Ausland zu wenden; jetzt sagen Sie, mit Wiedereinführung der Zölle würde der Export ebenfalls vermehrt werden!

Herr **Funcke:** Ich glaube, daß das nicht inkonsequent ist, denn wenn ich billiger produzire, kann ich auch billiger ausführen; wenn ich einen vermehrten Absatz habe, gehen die Generalspesen herunter.

Vorsitzender: Sie meinen also, daß durch vermehrte Produktion die Generalkosten vermindert werden und das Produkt vertriebbarer wird?

Herr **Funcke:** Ja!

Frage 6:

Durch welche Maßregeln können diese Nachtheile ausgeglichen werden?

Herr **Funcke:** Durch Wiedereinführung eines Zolles.

Vorsitzender: Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Herr **Funcke:** Sicher, z. B. nach Ländern ohne große Fabrikation wird man, sobald sie ihre Zölle heruntersetzen, Absatz finden.

Wenn Deutschland einen Handelsvertrag mit Oesterreich und Italien abschlösse und könnte einen Druck auf das Ausland ausüben, indem es sagte: wenn ihr euere Zölle nicht heruntersetzt, so schließen wir uns mehr und mehr ab, dann würde sich eine wohlthätige Wirkung zeigen, aber jetzt, wo wir dem Auslande nichts zu bieten haben, was sollen wir von ihm fordern?

Herr **Huber:** Sie wünschen Zölle mit als Verhandlungsmittel bei Handelsverträgen?

Herr **Funcke:** Wenn wir unsere Industrie dauernd stützen wollen, dürfen wir nicht Zölle haben, die heute etablirt und nach 4 Jahren wieder aufgehoben werden. Wir müssen uns immer die Frage vorlegen: ist das Land mit Rücksicht auf seine Industrie in der Lage, die Zölle heruntersetzen zu können oder nicht? Man kann mit der Zeit wohl die Herabsetzung einzelner Zölle in Erwägung ziehen, aber nicht vorher bestimmen, in der und der Zeit sollen dieselben herabgesetzt oder ganz fallen gelassen werden.

Vorsitzender: Wenn Sie glauben, daß dasselbe Ziel durch die Wiedereinführung der Zölle bei uns oder durch Aufhebung der ausländischen Zölle erreicht werden könnte, so ist die Frage damit beantwortet.

Wir gehen über zur nächsten Frage:

Frage 8: Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Herr **Funcke:** Nicht wesentlich.

Vorsitzender: Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

Sie haben schon vorhin gesagt, daß auf Ihre Produkte dies überhaupt keine Anwendung leide?

Herr **Huber:** Sie haben aber, wenn ich Sie recht verstanden habe, die Einfuhr aus Frankreich den titres d'acquits à caution zugeschrieben?

Herr **Funcke:** Ich habe vorhin nur gesagt, daß die acquits à caution ungefähr die Frachten ausgleichen, die Frankreich nach dem Reichslande und einem Theil von Süddeutschland zu bezahlen hat. Sonst sind die titres à caution zu unbedeutend, um auf unsere Waaren großen Einfluß auszuüben. Das ist eine Frage, die der Großindustrie zur Beantwortung überlassen werden muß.

Frage 10:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

In gewissem Grade, beispielsweise insofern, als uns das Ausland jetzt die intelligenteren Ar- beiter abzieht. Die intelligenten Arbeiter gehen dahin, wo sie etwas verdienen; ist dies im Inland nicht möglich, so gehen sie ins Ausland und die schlechteren und unbrauchbareren bleiben zurück.

IV. Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Vorsitzender: Frage 1:

– Erfordert die Forterxistenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Herr **Funcke:** Ja.

Vorsitzender: Frage 2:

Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Herr **Funcke:** Nein, in Beziehung auf unsere Eisenindustrie nicht, weil wir aus den vorhin angeführten Gründen nicht in der Lage sind, so billig zu fabriziren, wie Frankreich und England es thun.

Vorsitzender: Frage 3:

Wie hoch müssen andernfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Ich bitte darüber Vorschläge zu machen.

Herr **Funcke:** Vorausgesetzt, daß der Zoll auf Stabeisen 10 Sgr. gerechnet wird, so sind die im autonomen Tarif vereinbarten Sätze die allerniedrigsten.

Herr **Stumm:** Ich glaube, daß der autonome Tarif der Kommission offiziell nicht vorliegt.

Herr **Funcke:** Der Tarif, welcher vom Centralverbande deutscher Industrieller in Leipzig und hier in Berlin vereinbart worden ist, dürfte wohl bekannt sein. Ich habe die Sätze hier. In Beziehung auf die Eisenindustrie sind wir Fabrikanten aus dem Bergischen und Märkischen zusammengetreten und haben die Sätze so niedrig gestellt, als wir sie überhaupt annehmen konnten. Niedrigere Sätze, als von uns vorgeschlagen, würden das Siechen nur verlängern, ohne eine Remedur herbeizuführen. Den im autonomen Tarif angeführten Sätzen liegt ein Zoll von 1,00 *M.* pro Ctr. Stabeisen zu Grunde; bei einer Erhöhung dieses Zolles müßten auch die entsprechenden Erhöhungenfür die Fabrikate eintreten.

Herr **Stumm:** Welchen Satz schlagen sie für Holzschrauben vor?

Ich möchte den Herrn Sachverständigen darauf aufmerksam machen, daß es in seinem Interesse liegt, wenn er sich nicht bloß auf einen beliebigen autonomen Tarif bezieht, sondern die Hauptsätze hier angiebt, die er wünscht in den Zolltarif aufgenommen zu sehen.

Herr **Funcke:** Ich finde das, was Sie sagen, ganz richtig, aber ich muß doch bemerken, daß ich nicht meine Interessen zu vertreten habe, sondern die Interessen der Klein-Eisen- und Stahlindustrie. Wenn Sie wollen, daß ich die Sätze vorlesen soll, was sie bedarf. . . . .

Vorsitzender: Würden sie nicht in der Lage sein bestimmte Sätze:

a) für Roheisen,

b) für Stabeisen u. s. w.

anzugeben?

Das wäre wohl der kürzeste Weg?

Herr **Funcke:** Es giebt sehr viele, die sagen, sie kämen mit 1 *M.* pro Ctr. Zoll auf Stabeisen nicht aus, und das wird richtig sein, weil das Ausland nach den weiten Grenzen des Vaterlandes viel billigere Frachten hat.

Sollten also höhere Zölle für Stabeisen eingeführt werden, so muß ich wiederholen, daß dementsprechend auch höhere Zölle für unsere Artikel normirt werden müßten, wie der autonome Tarif dieselben aufführt.

Vorsitzender: Wollen Sie die Sätze des autonomen Tarifs als Minimum anerkennen?

Herr **Funcke:** Ja, als Minimum.

Frage 4:

Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:

a) für die Eisenindustrie selbst,

b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

Herr **Funcke:** Ich glaube, daß da gar keine Nachtheile entstehen, weder für die Eisenindustrie selbst, noch für den Handel, auch nicht für die Konsumenten; denn was diesen jetzt am allermeisten schadet, ist die Verminderung des Verdienstes in der Geldzirkulation. Obwohl die meisten Waaren im Großhandel 30, 40 und 50 pCt. heruntergegangen sind, findet man im Kleinverkehr gewöhnlich keine Ermäßigung der Preise, und fragt man die Ladenbesitzer, wie das kommt, so schützen sie hohe Miethe, Verminderung des Umsatzes gegen früher um die Hälfte vor. Ein Bekannter von mir schrieb mir kürzlich, daß er die Erfahrung gemacht habe, daß die Schmiede heute noch dieselben Preise für Ackergeräthschaften haben, wie im Jahre 1872/73, wo das Eisen 3mal so viel kostete wie heute.

Ich erkenne durchaus nicht an, daß, wenn Zölle wieder eingeführt werden, das Publikum einen Nachtheil davon tragen würde. Mir haben große Oekonomen gesagt, sie wollten gern die hohen Löhne von 1872 wieder zahlen, wenn sie dasselbe verdienen könnten, wie damals. Wenn heute Jeder erst den Groschen umwendet, ehe er ihn ausgiebt, so ist das ein Zeichen großer Verarmung und nothwendiger ungeheurer Sparsamkeit, welche selbstredend auf den ganzen Verkehr lähmend und schädigend zurückwirkt.

Herr **Huber:** Sie sind also der Ansicht, daß die Zölle nicht die Eisenpreise für die Konsumenten vertheuern würden?

Herr **Funcke:** Bei der jetzigen Ausdehnung der Eisenindustrie drückt die inländische Konkurrenz die Preise ohnehin aufs Aeußerste herunter. Gegenwärtig schreibt das Ausland die Preise allein vor, indem es seine Ueberproduktion zu jedem Preise und häufig unter dem Selbstkostenpreise auf unseren offenen Markt wirft. Wenn wir überhaupt erwarteten, dabei bessere Zustände zu erlangen, so würden wir gar nicht darauf antragen Zölle zu bekommen. Daß also im Allgemeinen die Preise im Laufe der Zeit sich wieder heben müssen, wird die natürliche Folge der durch den Zoll herbeigeführten Wieder-

belebung der allgemeinen wirthschaftlichen Verhältnisse sein. Jetzt ist jede Kalkulation unsererseits unmöglich, da das Ausland die Preise bestimmt.

Vorsitzender: Ich habe den Herrn Sachverständigen so verstanden, daß Sie der Ansicht sind, die Wiedereinführung der Zölle würde allerdings die Preise bei den Großindustriellen einigermaßen erhöhen. Dagegen würden die Konsumenten keinen Nachtheil haben, weil die Preise heute noch ebenso hoch seien als früher.

Herr **Funcke:** Der Konsument hat keinen Nachtheil davon. Der Schlosser fordert heut für ein Schloß oder für das Plätteisen der Hausfrau gerade so viel wie 1873.

Vorsitzender: Frage 5:

Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Herr **Funcke:** Transportmittel. Man behauptet auch, daß die Ausdehnung von Kanälen zweckmäßig wäre. Ich bin nicht dafür, ich glaube, daß die Jetztzeit mehr darauf hinwiese, die Sekundärbahnen auszudehnen.

Weiter halte ich für zweckmäßig, daß die Gesetzgebung sich mit manchen Fragen beschäftigt, namentlich mit der Verminderung der Schnapsschenken und daß auch die Arbeiter wieder an Ordnung gewöhnt werden. Auf die Verbesserung der Schulen im Sinne vermehrter und erweiterter Ausbildung für das praktische Leben muß ich, wie ich es bereits früher gethan, nochmals hinweisen.

Vorsitzender: Frage 6:

Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Herr **Funcke:** Nein.

V. Statistik.

Vorsitzender:

Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen und event. welche?

Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Herr **Funcke:** Das kann ich nicht speziell. Ich will dabei bemerken, daß ich überhaupt auf Statistik nicht großen Werth lege. Der Herr Geh. Rath Engel hat selbst vor Jahren zu dem Sekretär der Handelskammer in Elberfeld auf die Frage, wo er rc. rc. gewisse Zahlen her habe, geantwortet: „Wenn wir eine Zahl nicht wissen, so setzen wir eine beliebige hin und lassen sie so lange stehen, bis sie rektifizirt wird.“ In einem Jahresbericht der Handelskammer Hagen war einmal die Fabrikation von Ziegelsteinen mit $1\frac{1}{2}$ Millionen aufgeführt. Auf meine Frage an einen Fabrikanten derselben, dessen Produktion allein ca. 5 Millionen betrug, wie die geringe Zahl in den Bericht komme, wurde mir die Antwort, ob ich denn glaube, man werde sich selbst in Steuern herauftreiben; das besorgten ohnehin schon Andere. Bei den jährlichen Vorlagen seitens der Behörden über die Produktionsverhältnisse werden in der Regel die Kolonnen von den größeren Fabrikanten nicht ausgefüllt, weil man der Konkurrenz keine Mittheilungen darüber geben will und nur die kleineren Fabrikanten geben meist viel zu hohe Zahlen an, um damit den Kommissionären gegenüber zu prunken, oder ihre Kreditfähigkeit zu erhöhen. Wenn eine Eisenbahn gebaut und über die Ausdehnung des Verkehrs in der Gegend berichtet werden soll, werden enorm vergrößerte Zahlen angegeben. Also die Statistik, die auf Grund dieser Angaben aufgestellt wird, kann keinen allzu großen Anspruch auf Richtigkeit machen.

Herr **Huber:** Ich möchte zu Protokoll bemerken, daß die Zollstatistik über den auswärtigen Waarenverkehr nicht auf die Weise entsteht, wie der Herr Sachverständige zu glauben scheint.

Vorsitzender: Herr Huber berichtigt die Aussage des Herrn Sachverständigen also dahin, daß die Statistik, welche von den Zollbeamten an den Grenzen aufgenommen wird, auf größere Richtigkeit Anspruch zu machen hat, als der Herr Sachverständige uns eben geschildert hat.

Dazu muß ich noch bemerken, daß die Statistik über die Eisenindustrie von den Produzenten gemacht wird; diese werden gefragt und die Zahlen als richtig angenommen, wenigstens haben doch die Sammelbehörden sie als richtig anzunehmen.

Herr **Funcke:** Es werden von den Ortsbehörden Frage-Bogen herumgeschickt, die ausgefüllt werden sollen. Warum soll ich den Konkurrenten aber sagen, was und wieviel ich produzire? Das thue ich und auch andere nicht.

Vorsitzender: Die Frage ist: erkennen Sie die Statistik als richtig an?

Herr **Funck:** Die Antwort ist: Nein. Wenn es z. B. unter groben Eisenwaaren heißt: der Export hat so und so viel zugenommen, dann gehen daraus ohne Berücksichtigung der Werthangaben vollständige Trugschlüsse hervor.

Der vermehrte Export hat größtentheils in den ordinärsten Waaren bestanden. Mit der Ausführung von Bessemerschienen sind zugleich Platten, Laschen, Schrauben, Nägel verbunden, wodurch diese allein nicht zu exportirenden Waaren ins Ausland gebracht wurden. Auf diesen und vielen anderen ordinären Artikeln, die allein unter der Rubrik „grobe Eisenwaaren“ gehen, liegt wenig Arbeitslohn und in ihnen geringer Werth. Dagegen importirt das Ausland nach Deutschland große Massen werthvoller Fabrikate und wenn die Centnerzahl des Exportes größer als diejenige des Imports ist, so ist im Gegensatze der Werth des Imports dennoch viel größer als derjenige des Exports.

Herr **Stumm:** Würden Sie die Statistik nicht durch einige Preislisten ergänzen können?

Herr **Funck:** Die Preislisten von den Hunderten von Fabrikaten sind in den verschiedenen Ländern nach Geldbeträgen und Bezeichnungen der Größen (Nummern) und Qualitäten so außerordentlich verschieden, daß ein nicht Fachkundiger sich aus denselben kein Bild machen kann. Da ohnedies, wie bereits oftmals erwähnt, viele im Inlande jetzt abgegebene Preise nicht mehr auf Kalkulationen, sondern nach der Konkurrenz des Auslandes gestellt werden, habe ich es für wichtiger erachtet, die Gründe der Konkurrenzunfähigkeit im Allgemeinen darzulegen. Ich werde jedoch dem geäußerten Wunsche entsprechend noch einige Preisangaben nachliefern.

(Schluß 1 Uhr.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Siebente Vernehmung

am

9. November 1878

(Nachmittags $1\frac{1}{2}$ Uhr).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender.
" Geheimer Ober-Regierungsrath Huber.
" Königl. Bayr. Staatsrath v. Schloer.
" Geh. Kommerzienrath Stumm.
" H. H. Meier.
" Geh. Bergrath Dr. Wedding.

Sachverständiger: Herr Mannesmann aus Remscheid.

(Fragebogen A.)

Vorsitzender: Wollen Sie, Herr Mannesmann, zur Eintheilung mittheilen, welche Fabrikate Sie im Großen und Ganzen darstellen, damit wir wissen, auf die Fabrikation welcher Gegenstände sich Ihre Aussagen beziehen.

Herr **Mannesmann:** In Remscheid haben wir keine Puddel- und Hochöfen, wir machen also die Rohmaterialien nicht, sondern kaufen sie und machen daraus Gußstahl, Cementstahl, Raffinirstahl u. s. w. Aus diesem Stahl machen wir dann Werkzeuge aller Art: Feilen, Sägen, Hobeleisen, Schreinerwerkzeuge u. s. w., das ist im Allgemeinen unsere Fabrikation.

Vorsitzender: Dann können wir auf die einzelnen Fragen übergehen.

I.

Wirthschaftliche Lage der deutschen Eisenindustrie an und für sich und mit Rücksicht auf die Produktionsverhältnisse des Auslandes.

a. Selbstkosten.

Frage 1:

Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Herr **Mannesmann:** Wir kaufen den Puddelstahl zu 150, 160 und 240 *M.* pro 1 000 kg. Dann brauchen wir inländisches Eisen zu 140—150 *M.* pro 1 000 kg, schwedisches Eisen zu 290—590 *M.*, sodann steierischen Rohstahl zu 370 *M.* Daraus machen wir Gußstahl und Raffinirstahl, der uns 300—1 200 *M.* selbst kostet, je nach der Qualität, die für die verschiedenen Zwecke verlangt wird.

Vorsitzender: Können Sie uns die Selbstkosten Ihrer Fabrikate angeben?

Herr **Mannesmann:** Wir haben an Feilen allein 500 verschiedene Sorten und in verschiedenen Qualitäten, also müßte ich Ihnen dann einen großartigen Preiskourant mittheilen. So geht es mit allem anderen Werkzeug.

Vorsitzender: Haben Sie Preiskourante bei Sich, um sie den Protokollen beizufügen?

Herr **Mannesmann:** Ich glaube, das wäre zu komplizirt.

Herr **Stumm:** Ich möchte mir die Frage erlauben, ob Sie in Ihrem Etablissement keine Selbstkostenrechnungen besitzen, welche die verschiedenen Sorten soweit zusammenfassen, um aus den Durchschnittspreisen Vergleiche mit den Verkaufspreisen machen zu können? Oder können Sie wenigstens die Selbstkosten einzelner Kategorien als Beispiel anführen?

Herr **Mannesmann:** Natürlich haben wir die Selbstkostenberechnung zu Hause. Ein bestimmtes Beispiel könnte ich Ihnen wohl aus dem Gedächtniß geben. Handfeilen, eine gröbere Sorte Feilen, werden in verschiedenen Qualitäten gemacht und kosten uns 80—100 ₰ das kg 8-zöllige Feilen — die Feilen gehen nämlich meistens von 4 bis zu 16 Zoll —, kosten uns etwa 4 *M.* das Dutzend und wiegen 3 Pfd.

Vorsitzender: Frage 2:

Wie steht es mit den Selbstkosten der Rohmaterialen bei Ihren Nachbarwerken?

Herr **Mannesmann:** Alle Werke, die Aehnliches fabriziren, auf gute Waare sehen und den Stahl selbst anfertigen, arbeiten unter gleichen Verhältnissen.

Vorsitzender: Frage 3:

Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:
die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate?
die Transportkosten derselben?
die Arbeitslöhne?
die allgemeinen Betriebs-, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

Herr **Mannesmann:** Der Antheil auf Kohlen würde sich berechnen zu 10 pCt., den Durchschnittspreis der Materialien kann man rechnen 30 pCt., Transportkosten etwa 5 pCt. (1 pCt. für leichte Waare, für schwere bis zu 15 pCt.). Arbeitslöhne durchschnittlich 40 pCt., Betriebs-, Erhaltungs- und Generalkosten 15 pCt., also Reisende, Werkmeister, Beamte und Reparaturen des Betriebs.

Herr **Stumm:** Können Sie vielleicht die Prozentsätze in bestimmte Zahlen pro Kilo oder pro Centner verwandeln?

Herr **Mannesmann:** Im Ganzen ist unsere Fabrikation etwas theurer, weil wir nach englischer Methode mit Koks und Kohlen arbeiten. Nach der neueren Methode mit Siemens'schen Oefen kommt es wesentlich billiger, das ist aber mehr für Massenfabrikation, wie für Qualitätsfabrikation.

Herr **v. Schloer:** Sie haben uns für Rohmaterialien an dem Gesammtbetrag der Herstellungskosten 30 pCt. angegeben, für Arbeitslöhne 40, das sind zusammen 70 pCt., für Generalkosten 15 pCt., das sind zusammen 85 pCt., Brennmaterial 10 pCt. und Transportkosten 5 pCt. Verstehen Sie diesen Prozentsatz so, daß wir ihn auf die uns von Ihnen bezeichnete Ziffer für die Gesammtkosten anzuwenden haben?

Herr **Mannesmann:** Ja.

Herr **v. Schloer:** Wenn Sie nun vorhin bemerkten, Feilen von 8 Zoll kosten das Dutzend 4 *M.*, so würde dieses Prozentverhältniß sich auf die Ziffer, die Sie für den Preis dieser Feilen angegeben haben, repartiren?

Herr **Mannesmann:** Ja, so kann man es annehmen.

Vorsitzender: Können Sie uns den Antheil, welchen die Beamtengehälter an den Generalkosten ausmachen, mittheilen?

Herr **Mannesmann:** In der Klein-Eisenindustrie wird im Ganzen nicht viel für Beamtengehälter ausgegeben. Die Gehälter für Bureaubeamten sind nicht groß; theils macht man die Bureauarbeiten selbst, und dann werden im Allgemeinen nicht viel Beamte gebraucht; die Reisekosten sind verhältnißmäßig viel bedeutender. Man kann immer sagen, das Jahr Reisen kostet 2—3000 Thaler.

Vorsitzender: Würden Sie die eigentlichen Beamtengehälter nicht nach dem Prozentsatz ausrechnen können?

Herr **Mannesmann:** Man kann etwa 2 pCt. vom Umschlage annehmen.

Herr **Meier:** Von den 15 pCt. Generalkosten kommen 2 auf die Beamtengehälter.

Herr **Mannesmann:** Ja, 2 pCt. für Beamtengehälter, und 13 pCt. bleiben für die anderen Generalkosten übrig.

Vorsitzender: Frage 4.:

Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien? Sind diese Beträge unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

Herr **Mannesmann:** Sie sind eingerechnet. Wir rechnen auf Amortisation einen Durchschnittssatz von 2 pCt.; in guten Jahren rechnet man 6 bis 8 pCt. Jetzt rechnen wir schon seit Jahren gar nichts, es kommt zu wenig heraus. Jetzt darf es nicht einmal mit der Verzinsung genau genommen werden. Man muß eben Geduld haben.

Vorsitzender: Frage 5.

Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

Herr **Mannesmann:** Die Selbstkosten waren 1869 etwas höher, weil die Kohlenpreise wie auch die Materialien theurer waren. Die Materialienpreise und Arbeitslöhne sind jetzt unter dem 1869er Preis. 1873 waren Materialien und Kohlen auf dem dreifachen Preis, da hatte man eigentlich gar keine Berechnung mehr, das hat aber nicht lange gedauert.

Vorsitzender: Frage 6.

Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

Herr **Mannesmann:** Unsere Fabrik- und Arbeiterhäuser kosten 750 000 *M.*; ³/₄ davon sind bereits amortisirt. Eine Entwickelung nach der Seite der Mehrproduktion hat seit 1869 nicht stattgefunden. Nur Verbesserungen haben wir gemacht.

Vorsitzender: Frage 7:

Ein Gründergewinn steckt in Ihrem Unternehmen nicht?

Herr **Mannesmann:** Nein.

Vorsitzender: Frage 8.

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Herr **Mannesmann:** Das ist der Fall in Frankreich, England und Oesterreich, wo viel Mädchen und Kinder beschäftigt werden, die billig arbeiten und die sich für manche Arbeiten weit besser eignen als Erwachsene.

Herr **v. Schloer:** Könnten Sie nicht angeben, wie hoch Sie etwa in Prozenten diesen Minderbetrag an Produktionskosten durch die Verwendung von Mädchenarbeit anschlagen?

Herr **Mannesmann:** Zum Hauen von kleinen Feilen werden Mädchen viel verwendet; Mädchenarbeit würde immerhin etwa nur den dritten Theil der Mannsarbeit kosten.

Herr **Stumm:** Sie würden also nicht in der Lage sein, Selbstkostenpreise des Auslandes anzugeben, die sich anlehnen an die Selbstkostenpreise, welche Sie soeben für Ihre eigenen Fabrikate angegeben haben?

Herr **Mannesmann:** Ich bedauere.

Vorsitzender:

b. Arbeiterverhältnisse.

Frage 1:

Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

Herr **Mannesmann:** Wir haben großen Mangel an Arbeit und haben deshalb große Extraausgaben seitens der Gemeinden zu machen, um die Leute wenigstens etwas zu beschäftigen, damit sie nothdürftig ihren Unterhalt bestreiten. Dazu kommt der hohe Prozentsatz an Kommunalsteuern, die seit 3 Jahren in unserer Gemeinde Remscheid um 250 pCt. gestiegen sind.

Vorsitzender: Frage 2:

Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

Herr **Mannesmann:** Im Allgemeinen kann man sagen, daß heute knapp die Hälfte der Klein-Eisen- und Stahlarbeiter beschäftigt ist, die andere Hälfte schlägt sich als Tagelöhner, Handlanger, Wegearbeiter u. s. w. durch.

Herr **Stumm:** Wieviel Arbeiter beschäftigen Sie?

Herr **Mannesmann:** Augenblicklich 200.

Herr **Stumm:** Wieviel hatten Sie 1873?

Herr **Mannesmann:** Wir haben eigentlich nicht viel mehr gehabt. Ich habe bisher im Allgemeinen von der Remscheider Industrie gesprochen. Uns persönlich ist es immer noch ziemlich gut gegangen; wir haben zwar nicht

vollauf zu thun, aber es geht doch noch. Wir haben vielleicht 10 pCt. Arbeiter weniger wie früher.

Herr **Meier:** Sie fabriziren hauptsächlich Feilen?

Herr **Mannesmann:** Feilen und Stahl.

Herr **Stumm:** Auch Schneidewerkzeuge?

Herr **Mannesmann:** Die machen wir nicht, liefern aber wohl den Stahl dazu.

Vorsitzender: Frage 3:

Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

Herr **Mannesmann:** Ende 1868 hat in Folge gemeinschaftlicher Uebereinkunft eine allgemeine Erhöhung der Löhne bei uns um etwa 10 pCt. stattgefunden; 1872 erhöhten wir die Löhne nochmals durch Uebereinkunft und zwar um 15 pCt. Gleich nachher gab es Strike, der dauerte monatelang und dadurch ist das ganze Geschäft derangirt worden.

Herr **Stumm:** Sprechen Sie da nur von Ihrer Fabrikation, oder bezieht sich das auch auf die Fabrikation von Waffen, Messern, Scheeren und dergleichen?

Herr **Mannesmann:** Das sind wohl mehr Solinger Artikel, darüber kann ich kein Urtheil abgeben.

Herr **Stumm:** Was für Fabrikationszweige sind das, welche Sie, wenn Sie von Ihrer Gegend sprechen, im Auge haben?

Herr **Mannesmann:** Alle Arten Werkzeug, Messer und Scheeren ausgeschlossen. Feilen sind der erste Artikel, dann namentlich Sägen, überhaupt Schreinerwerkzeuge und Werkzeuge für Schlosser- wie Maschinenarbeit.

Vorsitzender: Sie wollten von den Löhnen sprechen.

Herr **Mannesmann:** Ende 1872 fingen die Strikes an und die Preise wurden durch die Arbeiter forcirt, dieselben hielten sich aber nicht lange und stehen jetzt schon niedriger, wie 1869.

Frage 4:

Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

Eher eine Erhöhung als eine Herabsetzung.

Frage 5:

Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

Es hat den Nachtheil, daß die Arbeiter sich nicht gut ernähren können und dadurch Fähigkeit und Lust zur Arbeit immer mehr reduzirt wird; es ist schon jetzt sehr fatal; unsere Elementarschullehrer behaupten, daß die geistigen Fähigkeiten der Kinder in den letzten Jahren deutlich erkennbar abgenommen haben und wollen das der mangelnden guten Ernährung zuschreiben.

Herr **Stumm:** Wie hoch ist der Durchschnittslohn?

Herr **Mannesmann:** 25 Sgr., auch 1 Thlr. Das variirt, einzelne haben auch 1 Thlr 10 Sgr.

Herr **Stumm:** Sie beschäftigen auch jugendliche Arbeiter unter 16 Jahren?

Herr **Mannesmann:** In unserer Fabrik nein, nur bei den Hämmern, an jedem Hammer nur einenen Hülfsjungen, also im Ganzen nur 6, sonst haben wir keine Kinder, da wir sie nicht gut gebrauchen können.

Frage 6:

Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Man hat immer einen sehr günstigen Einfluß gemerkt, wie die Lohnerhöhungen stattfanden; manche ständigen Arbeiter haben gespart und sind zu Besitzthum gelangt, viele natürlich mißbrauchten es auch und lebten darauf los.

Vorsitzender: Sind die Leute nicht liederlich geworden?

Herr **Mannesmann:** Im Allgemeinen kann man dies nicht sagen; als damals die Lohnerhöhungen gemeinschaftlich mit den Vertretern der Arbeiter im Einverständniß gemacht wurden, war Alles in Harmonie und man konnte merken, daß das auch auf die bessere Erziehung der Kinder Einfluß hatte.

Frage 7:

Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

Herr **Mannesmann:** Ja, die Macher liefen herum, die Leute wurden aufgereizt und dachten nicht mehr an die kurz vorher gemeinschaftlich gemachten Preise. Der Lohn wurde dann weiter erhöht, blieb so aber nur einige Monate. Das sind allerdings die Folgen der sozialdemokratischen Agitationen gewesen.

Herr **Stumm:** Bestehen bei Ihnen noch sozialdemokratische Bewegungen?

Herr **Mannesmann:** Jetzt hört man nichts, es ist Alles still geworden.

Herr **Stumm:** Ist die Arbeitsleistung in Folge der sozialdemokratischen Agitationen nicht heruntergegangen?

Herr **Mannesmann:** Ja, in Folge der Strikes wurde nicht mehr so gut gearbeitet wie vorher.

Herr **Stumm:** Sie haben sonst überall Akkordlöhne?

Herr **Mannesmann:** Theils Akkordlöhne, theils auch Tageslöhne.

Frage 8:

Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

Bei uns ist es nicht möglich, noch herunterzugehen, in England und Frankreich dagegen eher, wo ein Familienvater 1 Thlr. verdient und seine Kinder auch noch vielleicht 1 Thlr. durch Arbeit verdienen können.

Frage 9:

Sind die Arbeitslöhne einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

Ich würde sie für ermäßigungsfähiger halten aus dem vorhin angedeuteten Grunde.

c. Frachten.

Frage 1:

Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

Wir bezahlen nach Berlin 3 ℳ und nach Paris, welches die nämliche Entfernung ist, 2 ℳ, nach Aachen 90 ₰, nach Antwerpen auch 90 ₰, welches noch einmal so weit ist, nach Bodenbach an der Grenze 3,50 ℳ, nach Wien 3,60 ℳ, nach Emmerich 90 ₰, nach Amsterdam 1,05 ℳ.

Herr **Stumm:** Ich bitte zu konstatiren, daß das Mark pro einfachen Centner sind.

Herr **Mannesmann:** Jawohl. — Nach Breslau bezahlen wir 4,60 ℳ, nach Petersburg, welches mehr als dreimal so weit ist, 9,50 ℳ per Bahn, nach Kiel 4,17 ℳ und von Hull nach Kiel beträgt die Fracht nur 1 ℳ und ein paar Pfennige, von Hull über Antwerpen nach Remscheid blos 2,18 ℳ pro Centner.

Herr **Stumm:** Sind das Stückgutsätze?

Herr **Mannesmann:** Ja!

Vorsitzender: Sie transportiren nicht in Wagenladungen?

Herr **Mannesmann:** Das können wir nur sehr selten.

Herr **Stumm:** Können Sie von Remscheid aus die Sammeltarife benutzen?

Herr **Mannesmann:** Das können wir thun, die Ablieferungszeit dauert aber oft sehr lange und bringt Nachtheil.

Herr **Stumm:** Haben Sie nicht schon mit der Post billiger verschickt?

Herr **Mannesmann:** Ja, aber im Großen kann man sie für feine Waaren nicht benutzen.

Frage 2:

Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Beschwerden sind nicht weiter erhoben, als daß die Frachten für Eisen- und Stahlwaaren zu hoch sind. Für Stückgüter wird die Fracht auf der Basis von 5 ₰ pro Meile und Centner berechnet.

Herr **Stumm:** Liegt das nicht an dem Frachtsystem?

Herr **Mannesmann:** Es kostet Alles dasselbe, gleichviel ob Eisenwaaren oder Seidenwaaren.

Herr **Stumm:** Wegen des Systems, welches jetzt bei uns herrscht, haben Sie keine besonderen Beschwerden?

Herr **Mannesmann:** Nein, wir finden es nur zu hoch.

Frage 3:

Genießt das Ausland billigere Frachten, als Sie, und in welcher Weise macht sich dies geltend?

Die Engländer sind die Hauptkonkurrenten, sie haben überall Vortheile, sie haben nach Lübeck, Hamburg, Königsberg, Danzig, Bremen viel billigere Frachten, vielleicht den vierten Theil.

Frage 4:

Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

Ja.

Vorsitzender: Vorhin nannten Sie nur Seefrachten von England; wird denn England auch durch Differentialtarife begünstigt, wird also von Antwerpen, resp. Emmerich das englische Fabrikat billiger tarifirt, als das deutsche in umgekehrter Richtung?

Herr **Mannesmann:** Ich kann es nicht genau sagen, aber ich glaube es kaum.

Herr **Huber:** Benutzen Sie auch Seetransporte?

Herr **Mannesmann:** Nur per Eisenbahn. Die Seetransporte nach unseren Häfen sind bei uns nicht gut eingerichtet und dauern alle zu lange.

d. Verkaufspreise.

Frage 1:

Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte?

Man muß in der Regel nach allen Gegenden franko versenden und muß daher immer die Frachtpreise zuschlagen, wie ich schon bemerkte, wegen der Vielseitigkeit unserer Fabrikate geht das ohne einen großen Preiskourant nicht.

Vorsitzender: Haben Sie nicht Hauptgegenstände?

Herr **Mannesmann:** Das sind die groben Waaren, die 80—100 ₰ pro Kilo kosten, man rechnet immer 10 pCt. darauf, also 90—110. Wir verkaufen die 8-zölligen Feilen zu 4,50, oder 4,60 ℳ. Das regulirt sich eigentlich durch die große Konkurrenz ganz von selbst.

Frage 2:

Wie steht es dabei mit anderen Werken Ihrer Gegend?

Das ist ganz dasselbe Verhältniß.

Frage 3:

Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

Sie sind sehr heruntergegangen. Eine Zeit lang sind sie allerdings gestiegen, aber so niedrig, wie jetzt, sind sie nie gewesen in den 40 Jahren, die ich im Geschäft bin.

Herr **Huber:** Können Sie Ziffern für einzelne Jahre angeben.

Herr **Mannesmann:** Ja, einige Sachen, die uns jetzt 80 ₰ kosten, kosteten damals vielleicht 130 ₰.

Herr **Stumm:** Für 100 kg?

Herr **Mannesmann:** Pro Kilo! Damals waren die Preise sehr hoch, die 8-zölligen Feilen kosteten derzeit vielleicht 2 Thlr. 5 Sgr., die jetzt 1 Thlr. 10 Sgr. kosten. Sie waren verhältnißmäßig nicht so hoch, wie man nach den Materialien hätte berechnen müssen.

Herr **v. Schloer:** Um wie viel Prozent stehen heute die Preise Ihrer Fabrikate niedriger, als 1869?

Herr **Mannesmann:** Man kann vielleicht sagen 20 pCt.

Herr **v. Schloer:** Sie sagen, in der Zwischenzeit bis 1873 seien sie um 50 pCt. des Werthes vom Jahre 1869 gestiegen?

(Zustimmung des Sachverständigen.)

aber diese Preissteigerung von 50 pCt. habe bei Weitem nicht die Preissteigerung der Materialien erreicht, aus denen diese Fabrikate erzeugt worden sind, so daß Sie im Jahre 1873 eigentlich nicht in dem Maß durch den Preis Ihres Produkts entschädigt worden sind, als Sie hätten entschädigt werden sollen nach Maßgabe des Preises der Rohmaterialien, die Sie in Ihren Produkten verwenden?

Herr **Mannesmann:** Ja wohl.

Frage 4:

Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Ja, es giebt Verschiedenheiten zwischen großen und kleinen Abnehmern.

Vorsitzender: Auch wenn Sie weiterhin transportiren?

Herr **Mannesmann:** Die Kursschwankungen spielen auch eine Hauptrolle mit. Nach Oesterreich müssen wir jetzt auf 15 pCt. Kursverlust rechnen, nach Rußland noch mehr. Oesterreich steht bei seinem Export hierher in umgekehrtem Verhältniß um den Betrag der Kursdifferenz vorab im Vortheil.

Frage 5:

Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

Hierüber habe ich mich schon geäußert.

Frage 6:

Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

Sehr verschiedene. Wir müssen also mit dem Auslande konkurriren, mit England, Frankreich, Oesterreich; die Preise müssen sich überall so ziemlich aneinanderreihen, sonst macht man das Geschäft nicht, wenn auch etwas in der Qualität liegen kann, oft sogar viel, aber im Allgemeinen muß der Engländer uns nachfolgen, wie wir ihm; manchmal hält das schwer, es drückt sich eben die Konkurrenz, in solch arbeitsloser Zeit ganz besonders, um nicht ganz müßig zu sein.

Frage 7:

Verkauft das Ausland für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt, und in welchem Verhältniß und aus welchen Gründen geschieht dies?

In der Regel ja, aber die Preise werden sich immer nothwendig reguliren nach der Konkurrenz, welche sich vorfindet.

Frage e. 1:

Finden die Werke Ihres Distrikts Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Man kann jetzt nicht leicht Geld bekommen ohne Hypotheken.

Frage 2:

Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

Man rechnet in der Regel 1 pCt. über den Bankdiskonto und 1/4 pCt. Provision halbjährlich.

Frage 3:

Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde?

Wir kaufen die Rohmaterialien in der Regel zu 1 — 3 Monaten; wenn man gleich bezahlt, bekommt man 2 pCt. Rabatt. Wir selbst verkaufen in der Regel auf 4 — 6 Monate; bei 6 Monaten geben wir 4 pCt. Skonto.

Frage 4:

Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt:

Wir haben nicht gemerkt, daß es einen Einfluß hat.

Frage 5:

Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

Namentlich in England und Frankreich sind sie billiger, der englische Diskont ist ja die Hälfte, wie hier. In Oesterreich ist der Zinsfuß höher. In Frankreich habe ich eine gute Einrichtung kennen gelernt, das Dreimonats-Trattensystem. Man schickt heute die Waare ab und zieht einen Wechsel auf 3 Monate; das Portefeuille besteht aus diesen Wechseln, die in der Regel gleich acceptirt werden, und mit denen man sich jederzeit baares Geld machen kann. Wenn wir diese Einrichtung hier einführen könnten, wäre es, glaube ich, sehr schön.

f. Einfluß der Gesetzgebung.

Frage 1. 2:

In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?

Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung u. s. w.?

Man könnte sagen, die indirekte Besteuerung sei vorzuziehen. Was die Schulpflicht betrifft, so haben wir in unserer Gegend einen Uebelstand darin gefunden, daß der Schulunterricht nach einem Schema geht, ob in Remscheid oder Berlin. Wir haben aber bei uns die Industrie und die Gesundheitsverhältnisse zu berücksichtigen. Wenn die Kinder als Schleifer, Schmelzer, Feiler, Schmiede untergebracht werden, haben sie gar keinen Begriff davon, was sie für ihre Gesundheit thun sollen, das würde ihnen recht gut in der Schule beigebracht werden können, es könnte darauf Rücksicht genommen werden, daß sie wenigstens einen elementaren Begriff davon bekommen. Darin finden wir einen Uebelstand.

Wenn ferner unsere Lehrlinge und Gesellen 3 Jahre beim Militär dienen müssen, so bringt das die Leute sehr zurück, wenigstens für das Handwerk wären 2 Jahre wünschenswerth.

In Bezug auf die Gewerbeordnung will ich bemerken, daß in Frankreich kein Arbeiter von einem zum anderen gehen kann, ohne daß der andere für seine etwaigen Schulden haftbar ist. Er hat ein Büchelchen, ohne welches er nicht angenommen wird, und darin steht, ob man ihm einen Vorschuß gegeben hat, und der folgende Arbeitgeber muß dafür aufkommen. Die Leute kommen ja oft in Verlegenheit, machen Schulden, kommen dann leicht in Versuchung, die Arbeit zu verlassen, und zu denken: Der kann mich doch nicht kriegen. Das ist für die Moralität der Leute nicht gut. Wenn man das hier einführen könnte, wäre es sehr praktisch.

Das wären wenigstens die auffallenden Erscheinungen, welche bei uns hervorgetreten sind.

Frage g. 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikt zur Zeit vollauf beschäftigt?

Nein. Wir selbst allerdings sind recht gut gestellt, wenigstens ziemlich gut. Wir beschäftigen alle unsere Arbeiter.

Herr **v. Schloer:** Worin liegt wohl der Grund, daß gerade Ihr Etablissement voll beschäftigt ist und die anderen Etablissements weniger? Liegt das in der Qualität des von Ihnen gelieferten Produkts oder in anderen Umständen?

Herr **Mannesmann:** Wir haben die Feilenindustrie in Remscheid hervorgerufen und machten auch zuerst Gußstahl, deshalb haben wir wohl mehr Erfahrungen wie andere und auch mehr alte Kundschaft, Eisenbahnen und große Fabriken, es ist ein ziemlich ausgedehntes Geschäft.

Herr **v. Schloer:** Welches Quantum Material verarbeiten Sie in Ihrem Etablissement pro Jahr oder Monat?

Herr **Mannesmann:** Auf diese Frage bin ich nicht vorbereitet, aber ungefähr haben wir einen Umschlag von 200 000 Thlr. Eine Großfabrikation haben wir ja nicht in Remscheid, aber doch die größte Fabrik in dem Genre. Material brauchen wir etwa 1 200 000 Pfund, Eisen und Stahl, soviel können wir annehmen.

Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen Sie?

Im Allgemeinen jetzt recht wenig, jetzt klagen alle, und jede Familie, kann man sagen, geht jetzt zurück.

Frage 3:

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?

Die Rentabilität war früher ganz gut, seit 1874/75 hat sie sich schlechter gemacht. Zahlen kann ich nicht angeben.

Frage 4:

Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe eventuell durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Bei uns in Remscheid nicht. Als 1873 der Aufschwung kam, konnten wir nicht mehr machen, denn unsere Leute müssen 3 bis 5 Jahre in der Lehre stehen, ehe man sie brauchen kann. Also damals haben wir Bestellungen häufig nicht ausführen können. Wollten wir in diesem Augenblick Alles arbeiten lassen, würde allerdings eine große Ueberproduktion entstehen. Unsere Hauptkonsumenten sind die Eisenbahnen, Kohlenwerke, Maschinenfabriken, Waggonfabriken. Alle schränken sich auf's Aeußerste ein und lassen uns häufig jetzt mit Bestellungen im Stich. Für den Export ist es zum Theil ebenso, denn da liegen die Verhältnisse auch ziemlich ungünstig. So geht auch der Export zurück, die Eisenhändler haben im Inlande auch keinen Absatz. Daraus folgt, daß die Hälfte unserer Leute knapp mit Arbeit beschäftigt ist.

Vorsitzender: Wir kommen zum II. Hauptabschnitt:

Frage 1:

Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Herr **Mannesmann:** In neuerer Zeit haben die Ausländer allerdings große Lager errichtet, England, Oesterreich und Frankreich, so in Leipzig, Köln, Krefeld, Mainz, überall, ausnahmweise hier in Berlin noch nicht, werden aber schon

kommen. Jetzt machen sie wenig Geschäfte, aber man glaubt, daß sie, sobald sich der Konsum hebt, gute Geschäfte machen werden. Die Deutschen kaufen ja immer gern fremde Sachen, wenn sie auch schlechter als die inländischen und noch dazu theurer sind. Die ausländische Konkurrenz macht uns das Leben recht sauer.

Herr **Stumm**: Haben Sie die Erfahrung gemacht, daß in Ihren Waaren auch ein Vorurtheil des Publikums zu Gunsten des ausländischen Marktes besteht?

Herr **Mannesmann**: Ja, manchmal.

Herr **Stumm**: Aber nicht als Regel? Bei Ihnen kommt der Fall nicht vor, daß Sie Waaren in's Ausland schicken, die vom Auslande nach Deutschland als ausländische Waare zurückkommen?

Herr **Mannesmann**: Das geht bei uns nicht, weil wir unsere eigene Marke haben. Die Bohrer und dergleichen gehen von Remscheid nach England und kommen von dort vielleicht mitunter wieder zurück.

Herr **Huber**: Müssen Sie mit der französischen Konkurrenz rechnen?

Herr **Mannesmann**: Frankreich hat sich sehr entwickelt, seit 1867 will man behaupten. Aus Elsaß-Lothringen haben wir auch Konkurrenz bekommen. Die dortige Industrie war in Folge der französischen Zölle sehr entwickelt, die dortigen Fabrikanten haben sich Massen Geldes erworben, sind Millionäre geworden und können nun Alles möglich machen, während es bei uns ziemlich überall an Großkapital mangelt.

Herr **Huber**: Ist es inländische oder ausländische Konkurrenz, die Sie hauptsächlich fühlen?

Herr **Mannesmann**: Die inländische Konkurrenz ist eben so schlimm, als die ausländische.

Vorsitzender: Wo werden Ihre Waaren außerhalb Remscheid noch gemacht?

Herr **Mannesmann**: Außerhalb Remscheid auch in den Nachbarkreisen und in Elsaß-Lothringen.

Vorsitzender: Die inländische Konkurrenz hindert Sie also nicht mit den Preisen in die Höhe zu gehen?

Herr **Stumm**: Die ausländische Konkurrenz würde wohl die Remscheider verhindern, in die Höhe zu gehen, selbst wenn sie das gemeinschaftlich wollten? Würden, wenn die Remscheider sich verständigten, mit den Preisen in die Höhe zu gehen, sie das gegenüber der ausländischen Konkurrenz thun können, ohne ihren Absatz zu verlieren?

Herr **Mannesmann**: Das ist ein Fall, der gar nicht denkbar ist. Wir können uns nicht mit 200 Fabrikanten im Inlande vereinigen gegen das Ausland. Zwischen 3, 4 Fabriken ist eine solche Vereinigung denkbar, bei so großer Anzahl aber nicht.

Frage 2.:

> Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

Die Quantitäten sind bisher nicht groß gewesen, die von Außen eingeführt werden. Unsere Firma importirt schwedisches Eisen und steyerischen Rohstahl. Die beiden Materialien hat sie nöthig, weil bisher die Erze in Deutschland nicht frei genug von Phosphor waren. Der Vertreter von Krupp sagte mir auch, sie hätten früher schwedisches Eisen bezogen, jetzt aber machen sie gleiche Qualität selber. Gegenwärtig noch schlägt schwedisches Eisen und steyrischer Rohstahl jede Konkurrenz.

Herr **Stumm**: Es ist von verschiedenen Sachverständigen behauptet worden, daß der englische Stahl nur deshalb heute noch in nennenswerthen Quantitäten eingeführt wird, weil dieselbe Qualität in Deutschland, auch in Remscheid nicht gemacht wird. Geben Sie das Faktum zu, daß die Qualität namentlich der Schneidewerkzeuge bei Ihnen nicht in der Weise hergestellt werden kann, als es in Sheffield der Fall ist?

Herr **Mannesmann**: Wir sagen das nicht. Wir sind aber nicht ganz so gut darauf eingerichtet, die feineren Stangen jetzt eben so schön walzen zu können. Die Qualität können wir ebenso gut herstellen, wenn wir schwedisches Eisen kaufen. Bei uns schmelzen wir gerade so wie in England. Aber das wollen wir zugeben, daß wir nicht ganz so billig arbeiten können. England kostet ja die Fracht fast gar nichts und dann kann es billiger kaufen, denn meist sind die schwedischen Werke in englischen Händen.

Herr **Stumm**: Ich meinte nur: wird die Qualität, die in englischem Werkzeug- speziell Schneidestahl nach Deutschland eingeht, bei Ihnen nicht gemacht?

Herr **Mannesmann**: Ja, natürlich, sie wird bei uns eben so gut gemacht.

Herr **Stumm**: Sie bestreiten also die Differenz in der Qualität?

Herr **Mannesmann**: Ja, ich bestreite das, die Engländer sind uns nur im Renommé voraus, da wir jünger sind.

Herr **Huber**: Wie groß sind ungefähr die Quantitäten, die Sie von schwedischem Eisen beziehen?

Herr **Mannesmann**: Wir können natürlich nicht alles von schwedischem Eisen machen, man würde den Preis nicht zahlen. Wir müssen aber doch ein ziemliches Quantum haben.

Herr **Huber**: Können Sie etwa ein Durchschnittsquantum angeben? wieviel Centner?

Herr **Mannesmann**: Ich glaube 100 000 kg; auch andere Werke nehmen schwedisches Eisen.

Vorsitzender: Wieviel kaufen Sie steyerischen Stahl?

Herr **Mannesmann**: Steyerischen Stahl nicht soviel als schwedisches Eisen.

Herr **Stumm**: Wird die Behauptung von Krupp, daß er jetzt diese Qualitäten selbst mache, von Ihnen für richtig gehalten?

Herr **Mannesmann**: Ich habe das von seinem Vertreter gehört, genau weiß ich es aus eigener Erfahrung nicht.

Vorsitzender: Frage 3:

> Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Herr **Mannesmann**: Nur schwedisches Eisen und steyerischer Rohstahl. Alle fertigen Fabrikate können wir eben so gut machen, wie die Engländer.

Vorsitzender: Frage 4:

> Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

Herr **Mannesmann**: Nein.

Herr **Stumm**: Würden Sie beispielsweise bei einem Zoll von 1 *M.* pro Centner für Stahl weniger schwedisches Eisen beziehen als jetzt.

Herr **Mannesmann**: Wir können es gar nicht entbehren, aber 1 *M.* pro Centner Zoll macht für unsere fertigen Fabrikate verschwindend wenig aus.

Herr **Huber**: Sie werden also auch nach Einführung der Zölle immer noch schwedisches Eisen in demselben Umfange beziehen wie jetzt?

Herr **Mannesmann**: Das würde z. B., wenn ein Zoll auf Eisen von 1 *M.* pro Centner eingeführt würde, auf 8-zöllige Feilen $^{3}/_{4}$ pCt. betragen das würde gar kein Gegenstand sein. Wir können deswegen nicht ein Pfund weniger beziehen.

Vorsitzender: Frage 5:

> Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

Herr **Mannesmann**: Die englische Konkurrenz macht uns das Leben überaus sauer. Die Engländer verkaufen

mitunter über alle Begriffe billig, um nur Aufträge zu erhalten. Sie produziren ja 10mal soviel als Deutschland und müssen daher die Aufträge erzwingen. Die Engländer sind für uns deshalb sehr gefährlich.

Vorsitzender: Konkurriren denn Frankreich und Oesterreich nicht?

Herr **Mannesmann:** Frankreich kommt überall hin, Feilen, Hobeleisen und Sägen verkaufen sie sehr billig. Auch Oesterreich arbeitet sehr billig und liefert seit den letzten Jahren nach Deutschland.

Frage 6:

Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Ueberall.

Frage 7:

Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

In den Häfen Etwas vortheilhafter für das Ausland.

Frage 8:

Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

Ganz ähnlich.

Frage 9:

Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Für die schwereren Gegenstände sind sie von Bedeutung, für die leichten macht es wenig aus.

Herr **Huber:** Haben Sie etwas darüber gehört, daß Oesterreich seine Industrie durch Ausfuhrprämien unterstütze?

Herr **Stumm:** In Oesterreich ist nie ein Handel mit Ausfuhrvergütungen getrieben worden, sondern nur derjenige, der etwas ausführt, erhält für das Material, aus dem er die Produkte hergestellt hat oder herstellen will, den Zoll zurück.

Haben Sie gehört, daß der Importeur auch das Recht hat, dieses Material zu anderen Zwecken zu verwenden, als zur Ausfuhr?

Herr **Mannesmann:** Ich habe es gehört, genau weiß ich es nicht: die Oesterreicher unterstützen ihre Industrie auf jede Weise, ähnlich wie die Franzosen. Um den Export zu erleichtern, geben sie eine Bonifikation. In welcher Weise, weiß ich nicht, es mag auch wohl nicht ganz richtig sein, sonst würde man doch irgend etwas Offizielles erfahren haben.

Vorsitzender: Frage 10:

Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Herr **Mannesmann:** Ja, in Frankreich zieht man aus Feindschaft gegen uns selbst bei etwas höheren Preisen und gleicher Qualität die englische Waare vor.

Vorsitzender: Frage 11:

Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt?

Herr **Mannesmann:** Ich weiß nicht, glaube es aber für unsere Artikel nicht.

Vorsitzender: Frage 12 fällt weg.

Frage 13:

Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Herr **Mannesmann:** Ja, die Möglichkeit ist dort weit mehr vorhanden wie hier.

Vorsitzender: Frage 14:

In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Herr **Mannesmann:** Gar nicht.

Vorsitzender: Frage 15:

Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Herr **Mannesmann:** Man hat bei uns recht viele Hilfsmaschinen eingeführt: Haumaschinen, Sägezahnmaschinen, Ventilatoren aller Art, Schleifmaschinen, Sägenpreßmaschinen, Scheeren u. s. w.

Vorsitzender: Frage 16:

Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

Herr **Mannesmann:** Die haben sich ebenso angestrengt als wir.

Sollten wir noch nicht genug gethan haben, so liegt das besonders an den schwachen Kapitalmitteln unserer Industrie.

Herr **Stumm:** Sie sind also der Ansicht, daß, wenn es der deutschen Eisenindustrie, speziell Ihrer Branche, besser ginge, sie dann eher in der Lage wäre, Maschinen zu beschaffen und Arbeiterentlassungen durchzuführen?

Herr **Mannesmann:** Ja.

Vorsitzender: Frage 17:

Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Herr **Mannesmann:** Das kann man nicht sagen. Die Zollaufhebung auf den englischen Stahl spielt ja kaum eine Rolle. Ueberall wird das Meiste, was wir machen, aus inländischem Eisen und Stahl hergestellt.

Vorsitzender: Aber das schwedische Eisen und der steyersche Stahl?

Herr **Mannesmann:** Die sind im großen Ganzen doch unbedeutend.

Herr **Stumm:** Die Aufhebung der Zölle hat doch ein Herabgehen des Preises im Inlande hervorgerufen. Insofern müßte das doch etwas ausmachen?

Herr **Mannesmann:** Die Zölle waren niemals hoch.

Herr **Stumm:** 10 ₰.

Herr **Meier:** Glauben Sie, daß die Aufhebung der Zölle es gemacht hat, oder die ganzen Handelsverhältnisse mehr zum Herabgehen der Preise beigetragen haben?

Herr **Mannesmann:** Das Letztere ist jedenfalls wichtiger gewesen.

Vorsitzender: Sie schreiben also den Zollaufhebungen keinen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten zu?

Herr **Mannesmann:** Nein, der 1 ₰, den man pro Pfund bezahlte, macht zwar 1 ℳ Unterschied pro Centner, macht aber als Werthzoll auf die Fabrikate berechnet sehr wenig aus.

Vorsitzender: Frage 18:

Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Herr **Mannesmann:** In unseren Artikeln keinen.

Vorsitzender: Frage 19:

Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Herr **Mannesmann:** Ja, ein Aufschwung würde voraussichtlich eine sehr bedeutende Steigerung der Importe von fremden Waaren nach Deutschland zur Folge haben. Da ist man allgemein der Meinung, daß, wenn die Geschäfte hier in Deutschland besser gehen, der Import ein massenhafter sein werde.

Herr **Meier:** Auch wenn im Auslande ebenso die Geschäfte in die Höhe gehen?

Herr **Mannesmann:** Ja, aber auf den Export aus England würde dies nicht von Einfluß sein. Man nimmt an, daß dort 10mal soviel fabrizirt wird, als bei uns. England kann also schon die Welt mit Waaren versehen, wenn auch wieder viel Bedarf eintritt.

Vorsitzender:

III.

Die deutsche Eisenindustrie auf auswärtigem Markte und der Einfluß ausländischer Zollsätze.

Frage 1:

Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

Herr **Mannesmann:** Wir exportiren nach Belgien, Rußland, der Türkei, Italien. Außerdem wird von Anderen nach Mittelamerika, Spanien, Norwegen, Schweden, Rumänien, Rußland, Finnland exportirt.

Oesterreich und Frankreich hat jetzt eine hochentwickelte inländische Industrie. Früher haben wir bedeutende Geschäfte nach Frankreich und Oesterreich gemacht.

Herr **Stumm:** Würden Sie nicht nach Frankreich und Oesterreich den Versandt fortsetzen können, wenn dort keine Eingangszölle beständen?

Herr **Mannesmann:** Ja wohl, das wäre für uns ein großer Gewinn. Wir stehen mit diesen Ländern ungefähr in gleichen Bedingungen der Produktion, während England zu viele Mittel und Vortheile aller Art zu Gebote stehen, vermöge deren es die ganze übrige Welt ausbeuten kann.

Herr **Huber:** Hat Belgien momentan große Bedeutung für Ihren Absatz?

Herr **Mannesmann:** Nach Belgien machen wir regelmäßig recht gute Geschäfte.

Herr **Huber:** In welchem Umfang kommt Ihnen auf dem belgischen Markte die französische Konkurrenz in den Weg?

Herr **Mannesmann:** Sie kommt uns dort auch in den Weg. Auf dem belgischen Markte haben wir auch mit England zu kämpfen. Belgien ist indessen eines von den Ländern, mit dem wir von Anfang an Geschäfte gemacht haben. Dort können wir immer mit Frankreich konkurriren, weil man sich an unsere Waare gewöhnt hat.

Vorsitzender: Die Quantitäten vermögen Sie nicht anzugeben, die Sie nach den verschiedenen Konsumtionsländern schicken?

Herr **Mannesmann:** Der Export beträgt ungefähr halb so viel, wie unsere Produktion.

Vorsitzender: Also der Export beträgt etwa die Hälfte der Gesammtproduktion?

Herr **Huber:** Haben Sie nach der Schweiz auch Absatz?

Herr **Mannesmann:** Die Schweiz ist uns verloren gegangen.

Herr **Stumm:** Wodurch? Durch die Franzosen oder Oesterreicher?

Herr **Mannesmann:** Das weiß ich nicht. Wir kommen fast gar nicht mehr dahin.

Frage 3:

In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen?

Nach Frankreich und Oesterreich hat er stets abgenommen.

Vorsitzender: Zahlen können Sie nicht angeben?

Herr **Mannesmann:** Nein.

Frage 4:

Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der dortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

Ja, in Oesterreich und Frankreich natürlich durch den dortigen Zoll.

Vorsitzender: Frage 5:

Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und in wieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Herr **Mannesmann:** Der Zoll auf das Rohmaterial macht auf die fertige Waare gerechnet sehr wenig aus, so daß die Wiedereinführung der Zölle hierauf ohne wesentlichen Einfluß sein würde.

Frage 6:

Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden?

Vielleicht durch Rückzölle.

Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Er würde dann eben nach Frankreich, Oesterreich und allen Ländern, die jetzt Eingangszölle haben, gehoben werden.

Frage 8:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Ja, etwas können Verkehrserleichterungen dazu beitragen, aber viel macht es nicht aus, durchschlagend und maßgebend werden sie wohl nie sein.

Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

Für schwerere Artikel sind die Nachtheile wohl fühlbar, für leichtere nicht.

Herr **Stumm:** Sie wissen auch nicht anzugeben, wie hoch der Werth ist, den man pro Centner, pro Tonne oder pro Pfund der französischen Ausfuhrvergütung anrechnen kann, die auf Ihre Artikel gegeben wird?

Herr **Mannesmann:** Die titres à caution sind mir aus eigener Erfahrung nicht genau bekannt.

Herr **Stumm:** Da dies der Fall ist, so verzichte ich auf meine Frage.

Vorsitzender: Frage 10:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

Herr **Mannesmann:** Keinen Einfluß.

Vorsitzender: Wir gehen über zu Abschnitt IV:

Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Frage 1:

Erfordert die Fortexistenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Herr **Mannesmann:** Die Ansichten darüber sind bisher verschieden gewesen. In meiner Gegend vertheilt sich nämlich das Geschäft zur Hälfte auf den Export, zur Hälfte auf den inländischen Markt.

Als ich zur Enquete ernannt wurde, habe ich es für meine Pflicht gehalten, zu ermitteln, um hier mittheilen zu können, welche Ansichten man bei uns hat über diese Fragen.

In einer Besprechung mit den Hauptinteressenten verwahrten sich unsere großen Exporteure von Remscheid von vornherein dagegen, daß sie in der s. Z. von ihnen provozirten freihändlerischen Adresse an den Reichstag je etwas anderes gewollt hätten, als den auf Gegenseitigkeit gegründeten Freihandel, und wenn Regierung und Reichstag die Zölle

einseitig aufgehoben haben, so dürfe man den Remscheidern daraus keinen Vorwurf machen.

Sodann erzählte einer von den Herren (es war mir namentlich darum zu thun, zunächst zu hören, was die Exporteure sagten): das muß ich bestätigen, seit 20 Jahren habe ich im Auslande mit Vortheil Geschäfte gemacht mit allen unsern Artikeln und gut konkurriren können. Es wurde darauf erwidert, daß damals die höheren Zölle noch bestanden. Wenn nun damals noch Exportfähigkeit bei hohen Zöllen vorhanden war, dann würde der jetzt projektirte niedrige Zoll von 10 Groschen auf den Centner einen Mangel an Exportfähigkeit nicht herbeiführen. Das wurde auch zugegeben. Schließlich bat ich die Herren, sie möchten mir ihre Ansichten präzisiren und zwar die Ansichten der Exporteure, ich möchte das ganz speziell ausgesprochen haben. Das haben sie auch gethan. Sie sagen:

> Wenn Handelsverträge auf dem Prinzip des gegenseitigen Freihandels nicht erreichbar seien, dann solle auf alle Artikel, welche das Ausland einführe, und zwar selbstverständlich für alle Staaten zugleich ein Zoll, ein Kampfzoll erhoben werden.

Das war der Ausspruch der Freihandelsvertheidiger; das sind große, bedeutende Firmen.

Die Vertreter der Produktion und des inländischen Handels hoben hervor, daß die Eisenbahnen, die Eisenwerke, die Maschinenfabriken, die Kohlenindustrie und Wagenfabriken unsere Hauptabnehmer seien, und wenn man unseren darniederliegenden Artikeln aufhelfen wolle, müßte man es mittelbar durch diese thun, indem man die Kraft unserer erwähnten Hauptabnehmer stärkt, und wenn diese erklären, daß sie eines Schutzzolles bedürften, könnten wir uns diesem Verlangen nur anschließen; umsomehr könnten wir das, als voraussichtlich der Zoll auf Stahl von den Exporteuren aus Oesterreich und England selbst bezahlt werden müßte durch die scharfe Konkurrenz, die sie von hier aus bekommen. Das wäre möglich; wenn dies aber auch nicht der Fall wäre, wäre der Prozentsatz auf fertige Waaren von der einen Mark pro Centner zu unbedeutend berührt, als daß wir nicht darauf eingehen sollten.

Insofern sind wir Produzenten also auch für den Zoll, damit im Inlande unsere Hauptabnehmer uns wieder Bestellungen zu machen fähig werden und zugleich durch die entsprechenden Sätze auf fertige Waaren namentlich das übermächtige England getroffen wird. Das ist der Standpunkt, den wir jetzt in Remscheid zu der Zollfrage einnehmen.

Herr **Stumm**: Ich möchte mir ein paar Fragen erlauben zur Klarstellung der letzten Aeußerungen. Zunächst versteht der Herr Sachverständige unter den genannten großen Firmen natürlich keine Fabrikanten, sondern Exportfirmen?

(Zustimmung der Sachverständigen.)

Zweitens, sind unter diesen Firmen auch ausdrücklich diejenigen mit einbegriffen, welche die sogenannten Solingerwaaren ausführen?

(Zustimmung.)

Und drittens, spricht der Herr Sachverständige von den Unterzeichnern der Adresse als von denjenigen, welche im Jahre 1876 an den Reichstag petitionirten und gegen die Suspendirung des Gesetzes von 1873 protestirten?

Herr **Mannesmann**: Das sind die nämlichen.

Herr **Meier**: Ich möchte fragen, ob unter jenen Exporteuren nicht zu gleicher Zeit auch Fabrikanten zu verstehen sind?

Herr **Mannesmann**: Nein, ich glaube kein einziger.

Herr **Stumm**: Wenn ich nicht irre, hat der Herr Sachverständige gesagt, daß auch diese Exporteure einstimmig erkären, daß sie auf dem Standpunkte des Freihandels nur dann stehen, wenn er auf Gegenseitigkeit beruhe.

Herr **Mannesmann**: Ja, damit sind sie alle einverstanden. Dieser Passus ist schriftlich abgefaßt worden, und als ich sagte, ich würde es so in Berlin vorlesen, wurde mir zugestimmt.

Frage 2:

> Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Ja, für die Kleinindustrie; wir können schon mit dem Freihandel, wenn er allgemein eingeführt wird, fertig werden; ob auch die Großindustrie, das weiß ich nicht.

Frage 3:

> Wie hoch müssen anderenfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Ich denke mir ganz einfach, wie Oesterreich und Frankreich, unsere Hauptnachbarstaaten, sie haben; sie vorläufig niedriger zu bemessen, hätte keinen Sinn. Wenn wir hohe Zölle haben, können wir besser bei Handelsverträgen operiren, dann haben sie schon einen Grund, mit uns zu verhandeln. Das ist aber nur meine unmaßgebliche Ansicht.

Herr **Huber**: Meinen Sie gegen die französische Grenze den französischen Zoll und gegen die österreichische Grenze den österreichischen Zoll?

Herr **Mannesmann**: Ja, wenn es durchführbar ist, würde ich es für das Richtige halten; man soll in dieser Sache mit der Elle messen, mit der der andere mißt, England ausgeschlossen, weil dieses Land allein in der Lage ist, ungestraft den Freihandel einseitig einzuführen.

Herr **Meier**: Ist das nicht im Gegensatz zu dem, was die Herren sagten: für alle Länder gleicher Zoll?

Herr **Mannesmann**: Das haben die Herren auch nicht grade sagen wollen. Ein für alle Länder gleicher Zoll wird wohl leichter durchführbar sein, als verschiedene Zölle.

Herr **Stumm**: Ich glaube, der Herr Sachverständige hat nicht die Absicht, uns ein besonderes handelspolitisches System auszuführen, sondern er hat nur seine praktischen Wünsche ausgesprochen.

Vorsitzender: Frage 4:

> Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:
> a) für die Eisenindustrie selbst,
> b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

Herr **Mannesmann**: Die Vortheile würden darin bestehen, daß die Kraft unserer Hauptabnehmer gestärkt würde. Die Transportinteressenten haben auch mehr Interesse an der Hebung der Eisenfabrikation als an der Weiterführung des Imports durch den absoluten Freihandel.

Die 10 Sgr., die wir als Zoll bezahlen, sind zwar ein Gegenstand, wenn er auch klein ist; aber wenn wir als Konsumenten von Eisen damit einverstanden sind, weil Wohlstand im Lande durch die Zölle verbreitet wird, wird der Landwirth die Sache ebenso aufzufassen haben. Man hat vielleicht direkt Nachtheil, aber indirekt wieder Vortheil; so geht es Allen, den Lebensmittelproduzenten, den Konsumenten und den Fabrikanten. So fassen wir die Sache im Allgemeinen auf.

Frage 5:

> Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

In Bezug auf die Fracht sind die Stückgüterfrachten herunterzusetzen.

Frage 6:

Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Nein, das glaube ich nicht.

V.

Statistik.

Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen und event. welche?

Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Ich habe dies nicht untersucht und kann darüber nichts sagen; ich hatte leider keine Zeit dazu.

Vorsitzender: Ich schließe hiermit die Sitzung und spreche dem Herrn Sachverständigen unsern Dank aus.

(Schluß $3\frac{1}{2}$ Uhr.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Achte Vernehmung

am

11. November 1878

(Vormittags 10 Uhr).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender,
" Königl. bayr. Staatsrath von Schloer,
" Geh. Kommerzienrath Stumm,
" H. H. Meier,
" Geh. Bergrath Dr. Wedding.
Sachverständiger: Herr Klein aus Heinrichshütte bei Aue.

Herr Geh. Oberregierungsrath Huber dienstlich verhindert.

(Fragebogen A.)

Vorsitzender: Wir kommen heute zur Vernehmung des Herrn Eduard Klein aus Heinrichshütte bei Aue a. d. Sieg.

Bevor wir in die Verhandlung und in die Stellung der Fragen eintreten, will ich Sie auf Grund ausgesprochener Zweifel darauf aufmerksam machen, daß Ihre Aussagen stenographirt und demnächst auch gedruckt werden.

Nun möchte ich Sie bitten, über den Umfang Ihres Betriebs einige Mittheilungen zu machen, damit wir die Grundsätze kennen, von denen aus Sie die Fragen beantworten werden.

Herr **Klein:** Die Heinrichshütte hat zwei Oefen und die dazu gehörigen Gruben. Sie deckt ihren Eisensteinbedarf aus eigenen Gruben, nur mit einem kleinen Zusatz von manganhaltigen Erzen, die aus der Nähe von Gießen gekauft werden.

Vorsitzender: Etwas anderes haben Sie nicht anzugeben?

Mit welchem Brennmaterial arbeiten Sie?

Herr **Klein:** Nur mit Koks.

Vorsitzender: Dieselben beziehen Sie aus Westfalen?

Herr **Klein:** Aus Westfalen.

Herr **Stumm:** Sind Sie nicht auch an anderen Werken im Siegen'schen betheiligt?

Herr **Klein:** Wir haben nur noch eine Maschinenfabrik in Derbruch.

Vorsitzender: Diese würden Sie bei Ihren Aussagen nicht berücksichtigen, sondern sich lediglich auf die Heinrichshütte und die Gruben beschränken?

Herr **Klein:** Ja.

Vorsitzender: Wir kommen zum ersten Abschnitt.

a. Selbstkosten.

Frage 1:

> Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Herr **Klein:** Wir gewinnen an Erzen nur Braun- und Spatheisenstein.

Für Braun- und Spatheisenstein, die in den Gruben gemeinschaftlich vorkommen, stellen sich die Selbstkosten auf 91,71 ℳ. per 10 000 kg loco Grube und diese Spatheisensteine werden meist auf den Gruben selbst geröstet, und berechnen sich dann die Selbstkosten per 10 000 kg gerösteter Spatheisenstein auf 120,29 ℳ. Alles loco Hütte.

Herr **Meier:** Werden die Erze auf den Gruben geröstet?

Herr **Klein:** Ja! Wir produziren nur Spiegeleisen, schon seit einigen Jahren gar kein Puddel-Roheisen. Es wird nur zu Anfang des Betriebs ein ganz kleines Quantum von Puddel-Roheisen fabrizirt, vielleicht 8 Tage lang, was also gar nicht von Belang ist. Es berechnen sich die Selbstkosten des Spiegeleisens auf 67,76 ℳ. per 1000 kg loco Werk ohne Amortisation.

Herr **v. Schloer:** Sie sagen, zweierlei Erze werden auf Ihrer Hütte verwendet: Spatheisenstein und Brauneisenstein?

Herr **Klein:** Nein! Den Brauneisenstein verwenden wir nicht, den verkaufen wir. Wir können zu Spiegeleisen nur Spatheisenstein benutzen.

Herr **v. Schloer:** Das ist die Produktion Ihrer Gruben. Es kosten Ihnen also 10 000 kg gerösteter Spatheisenstein 91 ℳ.?

Herr **Klein:** 120,29 ℳ.

Herr **v. Schloer:** Auf Ihrer Hütte kostet das dargestellte Produkt Spiegeleisen wieviel?

Herr **Klein**: 67,76 pro 1000 kg.

Herr **Stumm**: Sind die Selbstkosten bei Braun- und Spatheisenstein dieselben?

Herr **Klein**: Das ist dasselbe.

Vorsitzender: Frage 2:

Wie steht es mit den Selbstkosten bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Herr **Stumm**: Ich wollte nur zur Erläuterung bemerken, daß wir den Herren Sachverständigen hauptsächlich vorgeladen haben als Kenner der Verhältnisse des Siegerlandes und ihn deswegen bitten müssen, uns alle auf das Siegerland bezüglichen Fragen so ausführlich zu beantworten, wie ihm das nur irgend möglich ist.

Herr **Klein**: Ich möchte mir die Bemerkung erlauben, daß unsere Verhältnisse etwas absonderlicher Natur sind, wir sind eigentlich nicht maßgebend. Wir sind in günstigerer Situation im Hinblick auf den Bezug unserer Erze aus den eigenen Gruben und deshalb glaube ich, daß gerade unsere Verhältnisse zu Heinrichshütte nicht maßgebend sein können für die übrigen Werke.

Herr **Stumm**: Würden Sie nicht jetzt gleich in der Lage sein, nähere Angaben über das Siegenerland zu machen?

Herr **Klein**: Im allgemeinen ja! Außerdem habe ich noch einige Zusammenstellungen, die allerdings, soweit ich es übersehen kann, richtig sind. Ich kann natürlich keine Garantie dafür übernehmen, aber es sind für die siegenschen Verhältnisse, sowohl was Gruben anbelangt, als auch die Puddelwerke, Walzwerke und Hochöfen tabellarische Zusammenstellungen angefertigt worden.

Statistische Zusammenstellung der Grubenverhältnisse aus den Bergwerks-Revieren: Siegen I., Siegen II., Kirchen, Daaden, Burbach, Hamm, Müsen, Olpe und Dillenburg.

Bilanzjahr:	1868.	1869.	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	Bemerkungen.
1. Es waren Eisensteingruben in Betrieb	545	513	446	475	581	577	524	454	370	334	
2. Es standen Eisensteingruben in Förderung	438	391	360	390	419	450	374	318	288	264	
3. Es betrug die Produktion an:											
a) Brauneisenstein . . . t (excl. Revier Dillenburg)	89 761,55	97 393,05	71 295,25	79 656,45	95 438,75	116 869,05	90 704,85	98 544,70	97 881,80	84 934,25	
b) Brauneisenstein . . . " (Revier Dillenburg)	2 167,25	3 164,40	4 271,90	9 060,30	10 975,75	9 706,35	3 626,50	2 739,00	1 740,25	326,50	
c) Spatheisenstein . . . "	452 958,00	462 495,60	442 933,10	508 927,80	624 210,05	628 889,40	511 391,35	541 829,75	579 791,90	617 372,10	
d) Rotheisenstein . . . " (excl. Revier Dillenburg)	22 247,50	24 690,65	26 174,80	24 663,55	25 555,30	17 167,05	13 603,10	17 587,55	24 926,40	47 601,80	
e) Rotheisenstein . . . " (Revier Dillenburg)	134 049,90	132 435,15	123 209,75	119 746,30	149 828,65	161 673,30	120 863,90	100 577,55	91 283,05	96 626,80	
Summa in Tonnen	701 184,20	720 178,85	667 884,80	742 054,40	906 008,50	934 305,15	740 189,70	761 278,55	795 623,40	846 861,45	
4. Obiger Förderung entsprach ein Geldwerth von:											
a) Brauneisenstein . . ℳ (excl. Revier Dillenburg)	975 261	1 103 460	873 720	1 245 459	1 596 726	1 795 449	1 170 333	1 234 801	1 152 631	1 028 744	
b) Brauneisenstein . . . " (Revier Dillenburg)	11 859	20 193	37 515	58 764	130 725	80 955	10 817	17 936	11 199	1 891	
c) Spatheisenstein . . . "	4 648 533	5 576 247	6 378 768	9 405 842	12 578 985	11 020 662	6 914 031	6 518 475	6 374 410	6 523 414	
d) Rotheisenstein . . . " (excl. Revier Dillenburg)	251 007	303 078	337 032	411 591	446 964	302 256	160 941	248 358	303 883	592 835	
e) Rotheisenstein . . . " (Revier Dillenburg)	907 638	917 895	866 907	933 738	1 321 989	1 476 387	988 297	853 295	734 759	677 953	
Summa ℳ	6 794 298	7 920 873	8 493 942	12 055 394	16 075 389	14 675 709	9 244 419	8 872 865	8 576 882	8 824 837	
5. Durchschnittspreis p. 5000 kg Eisenstein loco Grube:											
a) Brauneisenstein . . ℳ (excl. Revier Dillenburg)	54	56	65	78	83	80	64	63	59	60	
b) Brauneisenstein . . " (Revier Dillenburg)	27	32	44	32	60	41	15	33	31	29	
c) Spatheisenstein . . "	51	60	72	92	100	100	70	60	54	52	
d) Rotheisenstein . . . " (excl. Revier Dillenburg)	56	61	64	83	90	90	70	70	61	62	
e) Rotheisenstein . . . " (Revier Dillenburg)	39	35	35	39	44	46	49	42	40	35	
6. Selbstkosten pro 5000 kg Eisenstein:											
a) Brauneisenstein . . ℳ	—	47	—	—	—	58	—	—	—	51	excl. Zinf. u. Amortisation.
b) Spatheisenstein . . "	—	48	—	—	—	60	—	—	—	52	
c) Rotheisenstein . . . "	—	53	—	—	—	70	—	—	—	56	
7. Förderquantum eines Arbeiters . . . . . . t	80,50	80,50	82,70	72,90	72,60	77,10	72,50	80,10	86,20	89,40	
8. Zahl der beschäftigten Arbeiter	8 701	8 947	8 072	10 174	11 916	12 114	10 208	9 496	9 230	9 467	
9. Durchschnittslohn . . ℳ	2,30	2,50	2,70	3,20	3,50	3,20	2,80	2,64	2,55	2,43	
10. Anzahl der im Betrieb gewesenen Tiefbau-Anlagen .	29	33	34	39	50	61	72	77	72	71	

11. Kapitalwerth der vorhandenen Tiefbau-Anlagen, Gebäude, Maschinen, Schächte mit Ausbau und Pumpen: 11 550 000 ℳ

12. Kapitalien, welche für Herstellung von Wegen, Eisenbahnen und Eisenbahn-Anschlüsse verwandt wurden: 3 398 385 ℳ

13. Werth der vorhandenen Gruben inkl. aller Anlagen:

Betriebsverhältnisse der Eisengießereien ohne Hochofenbetrieb im Bezirke des Vereins für die Bergbau- und Hütten-Interessen ꝛc. exkl. der Gießerei von Remy u. Reifenrath in Herborn.

Bilanzjahr:	1868.	1869.	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	Bemerkungen.
Anlage-Kapital	162 000	162 000	162 000	330 831	350 245	378 906	391 924	390 368	603 333	631 167	ℳ
Vorhandene Kupolöfen	5	5	5	15	15	16	16	16	18	18	
" Flammöfen	2	2	2	3	3	3	3	3	5	5	
Verschmolzenes Eisen:											
a) inländisches Eisen	820	1 069	1 059	1 757,30	2 442,50	2 680	2 562,50	2 898,20	2 502,75	2 163	t
b) ausländisches Eisen	886	1 078	920	1 732,90	2 339,50	2 427	2 227	2 145	2 288,45	1 967,70	t
c) Bruch- und Trichtereisen	521	691	625	770,50	812,10	802	709,50	893	1 154,30	1 415,75	t
Produktion:											
a) Geschirrguß (Potterie)	129	126	154	176,50	127	171	221	196	210	190	t
Werth	36 682	31 575	38 900	52 364	48 300	74 472	85 900	70 162	64 320	55 284	ℳ
b) Maschinenguß	1 654	2 189	1 974	2 793,35	3 871,40	3 935,40	3 626,30	3 473,30	4 096,20	3 875,40	t
Werth	309 834	411 334	385 279	553 136	1 030 858	1 226 252	901 362	704 237	709 691	546 059	ℳ
c) Coquillenguß (Hartguß) ꝛc.	—	—	—	645,70	732,50	688	823,30	1 086,40	943,80	1 008,41	t
Werth	—	—	—	145 720	208 512	235 204	220 875	216 768	177 756	173 956	ℳ
Mittlere Belegschaft	143	186	153	243	270	276	263	242	257	241	
Durchschnittl. Lohn.											
a) eines geübten Formers im Tagelohn	2,50	2,66	2,66	2,65	2,87	3,90	3,37	3,36	3,30	3,09	ℳ
b) eines Tagelöhners im Tagelohn	1,50	1,66	1,70	1,83	1,94	2,54	2,53	2,45	2,41	2,25	ℳ

Zusammenstellung

der Betriebsverhältnisse von 38 Puddel-, Walz- und Hammerwerken im Gebiete des bergbaulichen Vereins.

Bilanzjahr.	1868.	1869.	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	Bemerkungen.
Anlagekapital sämmtlicher 38 Werke 8 588 500 ℳ											
Anzahl der Werke (in Betrieb).	26	27	28	32	32	34	33	33	33	32	
a) Vorhandene Puddelöfen	113	121	131	143	146	154	169	166	167	166	
" Schweißöfen	28	29	32	32	34	36	40	40	43	43	
Puddelöfen in Betrieb	86	93	99	105	111	111	116	115	113	105	
Schweißöfen " "	25	25	24	26	28	29	27	26	27	26	
Roheisenverbrauch in Tonnen à 1 000 kg	65 397	79 444	71 614	75 636	89 714	75 509	75 875	90 359	92 662	86 671	
Durchschnittspreis loco Werk pro t.	68	76	81	100	140	150	95	80	68	60	
Steinkohlenverbrauch in Tonnen	131 269	158 616	147 237	153 856	180 372	158 885	170 710	180 716	181 091	160 958	
Preis pro 10 000 kg loco Barop	57	57	60	90	114	150	102	77	64	57	
b) Walzstraßen:											
1. für Stab- und Feineisen	13	13	13	14	15	14	15	16	17	17	
2. für Blech	40	40	43	45	49	51	50	59	50	44	
3. für Draht	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	
c) Hammerwerke	28	30	32	36	37	38	37	39	39	38	
Fabrikate zum Verkauf:											
1. Luppen in Tonnen	8 437	10 897	9 033	8 198	8 407	4 720	5 112	5 088	5 052	5 380	
Durchschnittspreis loko Werk pro t	121	126	134	150	216	240	156	132	112	101	
Geldwerth	1 020 877	1 373 022	1 210 422	1 229 700	1 815 912	1 132 800	797 472	. 671 616	565 824	543 380	ℳ
2. Walzeisen in Tonnen	11 322	12 311	11 313	13 465	16 042	13 177	13 702	14 715	15 206	13 578	
Durchschnittspreis loko Werk pro t	160	171	180	202	278	315	216	189	161	144	
Geldwerth	1 811 520	2 105 181	2 036 340	2 719 930	4 459 676	4 150 755	2 959 632	2 741 135	2 448 166	1 955 232	ℳ
3. geschmiedetes Eisen in Tonnen	5 627	6 905	7 346	7 644	9 651	8 063	8 475	9 843	9 123	8 428	
Durchschnittspreis loko Werk pro t	198	200	207	213	300	330	253	230	207	170	
Geldwerth	1 114 146	1 381 000	1 520 622	1 628 172	2 895 300	2 660 790	2 144 175	2 263 890	1 888 461	1 432 760	ℳ
4. Schwarzblech in Tonnen	15 856	18 133	16 974	20 170	24 486	23 106	27 042	27 107	28 385	27 142	
Durchschnittspreis loko Werk pro t	234	252	265	225	420	430	300	270	240	200	pro Nr. 20/21 der Lehre.
Geldwerth	3 710 304	4 569 516	4 498 110	4 538 250	10 284 120	9 935 580	8 112 600	7 318 890	6 812 400	5 428 400	ℳ
5. Walzdraht in Tonnen	1 498	2 426	2 007	1 525	1 758	1 190	1 139	646	406	377	
Durchschnittspreis loko Werk pro t	184	195	197	119	276	338	128	194	158	152	
Geldwerth	275 632	473 070	395 379	181 475	485 208	402 220	145 792	125 324	64 148	57 304	ℳ
6. gezogener Draht in Tonnen	2 675	2 453	2 390	2 885	3 040	2 712	3 102	3 445	3 814	3 841	
Durchschnittspreis loko Werk pro t	240	253	257	276	356	414	291	241	208	204	
Geldwerth	642 000	620 609	814 230	796 260	1 082 240	1 122 768	902 682	830 245	778 056	783 564	ℳ

Bilanzjahr.	1868.	1869.	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875	1876.	1877.	Bemerkungen.
7. Stahl in Tonnen . .	731	599	732	206	165	119	22	—	—	50	
Durchschnittspreis loko Werk pro t	179	195	198	207	275	273	480	—	—	300	
Geldwerth	130 849	116 805	144 936	42 642	45 375	32 487	10 650	—	—	15 000	ℳ.
8. Abfälle in Tonnen . .	2 269	3 192	2 684	2 773	3 643	2 922	3 160	4 338	4 055	4 402	
Durchschnittspreis loko Werk pro t . . .	87	87	89	108	151	155	151	75	66	78	
Geldwerth	197 403	277 704	238 876	299 484	550 093	452 910	477 160	325 350	267 630	343 356	ℳ.
9. Wagenaxen in Tonnen .	110	121	118	96	51	38	24	10	27	28	
Durchschnittspreis loko Werk pro t	324	330	330	351	406	503	465	500	425	340	
Geldwerth	35 640	39 930	38 940	33 696	20 706	19 114	11 160	5 000	11 475	9 520	ℳ.
10. Ofenrohre in Tonnen .	285	297	341	387	383	228	322	346	322	279	
Durchschnittspreis loko Werk pro t	312	316	313	357	495	484	399	345	302	258	
Geldwerth	88 920	93 852	106 733	138 959	189 585	110 352	128 478	119 370	97 244	71 982	ℳ.
Anzahl der Arbeiter	2 051	2 200	2 240	2 235	2 722	2 763	2 755	2 714	2 740	2 457	
Durchschnittslöhne:											
1. Meister	3	3	3,25	3,75	4	4,50	4,50	4,05	4,05	3,65	ℳ.
2. erster Arbeiter	2,25	2,25	2,50	3	3,25	3,75	3,75	3,38	3,38	2,92	ℳ.
3. zweiter Arbeiter . . .	2	2	2	2,50	2,70	3	3	2,70	2,70	2,43	ℳ.
Summa Summarum d. Fabrikate	48 810	57 334	52 938	57 349	67 626	56 275	62 100	65 528	66 360	63 505	t
" d. Geldwerths	9 027 291	11 050 689	11 004 588	11 607 768	21 828 215	20 019 776	15 689 711	14 400 820	12 933 404	10 640 498	ℳ.

Herr **Stumm**: Der Fragebogen enthält nun wirklich die bestimmte Frage: Wie steht es mit den Selbstkosten auf Ihren Werken, wie bei anderen Werken Ihrer Gegend, worunter wir das Siegerland verstehen?

Herr **Klein**: In der Charlottenhütte bei Niederschelden betragen die Selbstkosten — dieselben haben keine Gruben, sondern nur zwei Hochöfen — für Spiegeleisen 72,38 ℳ. pro 1000 kg.

Herr **Meier**: Ist das auch ohne Amortisation?

Herr **Klein**: Ohne Amortisation ist mir gesagt; das sind indessen Selbstkosten, die kann ich nicht kontroliren.

Für Bessemer Eisen 71,20 und für strahliges Puddelroheisen 62,57, alles pro 1000 kg loco Werk.

Herr **Meier**: Diese Preise haben Sie uns aber von Ihrem eigenen Werke nicht gesagt.

Herr **Klein**: Wir fabriziren nur Spiegeleisen, aber die anderen Sorten machen wir nicht.

Von Cöln-Müsen sind die Selbstkosten nur von Roheisen — die fabriziren im Augenblick nur Roheisen — auf 59 ℳ. angegeben pro 1000 kg ohne Amortisation.

Herr **Stumm**: Welches Roheisen ist das?

Herr **Klein**: Gewöhnliches Weißstrahlroheisen.

Herr **Meier**: Machten dieselben nicht früher auch Spiegeleisen?

Herr **Klein**: O ja! Sie haben keine Rechnung dabei mehr gefunden und haben deswegen die Spiegeleisenfabrikation ganz fallen lassen.

Von Paulinenhütte — sie hat einen Ofen und keine Grube, sie kauft die Erze — sind die Selbstkosten angegeben: 55,69 ℳ. pro 1 000 kg gewöhnliches Puddeleisen ohne Amortisation; von der Germaniahütte bei Grevenbroich zu 60 ℳ. Das sind die Selbstkosten, die ich von den einzelnen Werken kenne.

Herr **Stumm**: Können Sie Angaben für Walzeisen und Blech machen?

Herr **Klein**: Die habe ich auch; aber wie gesagt, das sind Zusammenstellungen, die ich von den Werken bekommen und nur oberflächlich habe durchsehen können. Es sind hier keine Werke speziell genannt worden, aber es ist mir gesagt, daß dieses die Selbstkosten gut eingerichteter Puddel- und Walzwerke sind; sie betragen für gewalzte Luppen pro 1 000 kg 98,30, für geschmiedete Luppen 101,02, für Walzeisen pro 1 000 kg 149,84.

Herr **Stumm**: Was ist das für Walzeisen?

Herr **Klein**: Das wird gewöhnliches Stabeisen sein.

Herr **Stumm**: Ihre Angaben beziehen sich überhaupt auf gewöhnliches Stabeisen?

Herr **Klein**: Auf gewöhnliches Eisen.

Für Schwarzblech 223,46, für geschmiedetes Eisen pro 1000 kg 155,84. Hier ist dabei bemerkt: inkl. 5 pCt. Zinsen und exkl. Amortisation. Ferner von einem anderen Werke für gewalzte Luppen pro 1000 kg 95,50, für Schwarzblech 191,60 und für geschmiedetes Eisen 141,34 exkl. Zinsen und exkl. Amortisation.

Herr **Stumm**: Sind das bei Schwarzblech die Durchschnittsselbstkosten?

Herr **Klein**: Die Nrn. 20 und 21 sind als Durchschnitt genommen worden.

Herr **Stumm**: Sie können nicht angeben, auf welches Werk sich diese Angabe bezieht?

Herr **Klein**: Ich kann es nicht sagen; ich glaube, daß sie sich hauptsächlich auf das Werk von Mattner u. Co., welches in der Nähe des Bahnhofs liegt, bezieht; ich denke mir dies, kann es jedoch nicht behaupten. Bei dem dritten Werke betragen die Selbstkosten für gewalzte Luppen 94,22, für Schwarzblech 194,66 ℳ. exkl. Zinsen und Amortisation.

Wünschen Sie vielleicht auch Mittheilungen über die Selbstkosten für Eisenstein?

Vorsitzender: Ja!

Herr **Klein**: Die Selbstkosten sind angegeben loco Grube aus dem Jahre 1877 von Brauneisenstein zu 51 ℳ. und Spatheisenstein zu 52 ℳ. für 5000 kg.

Herr **Stumm**: Der Herr Sachverständige giebt also seine Spatheisensteine an pro 10 000 kg und den Siegener Eisenstein pro 5 000 kg.

Herr **Klein**: Und für Eisenglanz zu 56 ℳ.

Herr **Stumm**: Welches Ausbringen entspricht diesen Preisen?

Herr **Klein**: Sie meinen das Ausbringen bei den Oefen?

Herr **Stumm**: Oder wenn Sie wollen: welches ist der durchschnittliche Eisengehalt der Erze?

Herr **Klein**: 38 pCt. für rohen Spatheisenstein.

Herr **Stumm**: Und im gerösteten?

Herr **Klein**: 45 bis 48 pCt.; beim Brauneisenstein wird es durchschnittlich nicht mehr als 45 pCt. betragen.

Herr **Stumm**: Bei Eisenglanz?

Herr **Klein**: 50 bis 60 pCt.

Herr **Stumm**: Was kostet der Kalk?

Herr **Klein**: Kalk kostet ohne Fracht 13,50 ℳ loco des Ursprungsortes.

Vorsitzender: 13,50 wieder pro 5 000 kg?

Herr **Stumm**: Das ist pro 10 000 kg ohne Fracht.

Herr **Klein**: Die Werke beziehen von Grävenbrück und Finnentrop a. d. Lenne.

Herr **Stumm**: Und loco Werk!

Herr **Klein**: Loko Werk. Es kommt noch hinzu 2,96 Fracht pro 10 000 kg.

Herr **Stumm**: 2 ℳ Fracht? Das ist nicht möglich!

Herr **Klein**: Nein, entschuldigen Sie, 32 ℳ.

Die 2,96 betragen die Fracht für 1 000 kg Eisen berechnet; bei Angabe der Selbstkosten sind die Transportkosten spezialisirt.

Vorsitzender: Es ist uns von Interesse, die Frachten getrennt zu erfahren.

Herr **Klein**: Wir brauchen 1 960 kg gerösteten Spatheisenstein à 120,29 ℳ, macht auf 1 000 kg 22,93 ℳ. Wenn wir die Verkaufspreise rechnen, wie durchschnittlich die Spatheisensteine dort verkauft sind, haben wir auf 10 000 kg 33,50 ℳ hinzuzurechnen.

Vorsitzender: Das gilt pro 1 000 kg, nicht pro 10 000 kg?

Herr **Klein**: Pro 10 000 kg 33,50 ℳ macht pro 1 000 kg Eisen 6,39 ℳ. Wir können die Erze nicht zu den Selbstkosten anrechnen, wie wir sie auf den Gruben haben; in der Selbstkostenberechnung für Eisen können wir die Erze doch nur zu ihren Verkaufspreisen kalkuliren.

Herr **v. Schloer**: Der Herr Sachverständige hat soeben angegeben, welche baare Auslagen die Rohspatheisensteine pro 10 000 kg verursachen. Sie sagen aber: wenn wir die Erze kaufen müssen, bezw. wenn wir uns die Erze so anrechnen würden, wie wir sie verkaufen können, so müssen wir zu dem angegebenen Preise von 22,93 ℳ noch hinzuschlagen?

Herr **Klein**: 6,39 ℳ.

Vorsitzender: Es bleibt zweifelhaft, ob Sie die Heinrichshütte meinen. Sie haben ursprünglich gesagt: 10 000 kg Erze kosten uns so und so viel bei der ersten Frage, und diese Preise werden Sie auf das Quantum, welches Sie zu 1 000 kg Roheisen verbrauchen, auch bei den Selbstkosten des Roheisens in Anschlag zu bringen haben?

Herr **Klein**: Ja wohl!

Vorsitzender: Sie kaufen eben keine Spatheisensteine!

Herr **Klein**: Es würde ein falsches Bild geben, wenn der erzielte Verdienst nur den Hochöfen zu gute gerechnet würde, während er in der Hauptsache den Gruben zu gute kommt.

Herr **Meier**: Sie betrachten doch Ihr Werk als ein einheitliches Ganze, die Gruben und Hochöfen?

Herr **Klein**: Ich wünschte die Sachen nur getrennt zu haben, weil faktisch die Hochöfen nichts verdienen, dagegen wohl die Gruben.

Die Fracht für die Erze von der Grube bis zur Hütte betragen pro 10 000 kg 9,90 ℳ, pro 1 000 kg Eisen 1,89 ℳ.

Vorsitzender: Wie hoch ist die Fracht auf 1 000 kg Koks?

Herr **Klein**: Wir gebrauchen 1250 kg Koks, macht pro 1 000 kg Eisen 11 ℳ.

Herr **Stumm**: 1 250 kg Koks zu welchem Preise?

Herr **Klein**: à 88 ℳ pro 10 000 kg.

Herr **Stumm**: Ich würde bitten, daß Sie dasjenige detaillirt angeben, was für uns von Werth ist.

Herr **Klein**: Auf 1 000 kg Roheisen 11 ℳ, hierzu die Fracht von 6,89 ℳ, durchschnittlich beträgt dieselbe 44 bis 46 ℳ pro 10 000 kg. Die Landfracht beträgt 9,10 ℳ pro 10 000 kg, macht auf 1 000 kg Eisen 6,89 ℳ Fracht.

Herr **Meier**: Sie sagen Landfracht, haben Sie nicht Eisenbahnverbindungen?

Herr **Klein**: Nein! Wir haben 10 Minuten von der Bahn bis zum Werke.

Kalksteine brauchen wir 721 kg, à 10 000 kg 13,50 ℳ. Das beträgt auf 1 000 kg Eisen 0,97 ℳ.

Vorsitzender: Das würden die Kosten für Materialien und Transportkosten sein?

Herr **Klein**: Wir bedürfen zum Heizen der Dampfkessel und Apparate stellenweise noch Kohlen; und zwar 27 kg à 55 ℳ pro 10 000 kg, also pro 1 000 kg Eisen 0,15 ℳ und 0,15 ℳ Fracht.

Erlauben Sie, daß ich noch eine Kleinigkeit hinzufüge. Die Schlacken, die von den Güssen abspringen, enthalten immer noch etwas Eisen; diese werden gepocht und das Eisen wird dem Hochofenbetriebe wieder übergeben und demselben mit einer bestimmten Quote berechnet, und zwar mit 2 ₰ pro kg, das beträgt pro 1 000 kg Eisen 0,08 ₰.

Herr **Stumm**: Der Nutzen, der daraus geschlagen wird, wird welchem Konto zu Gute gerechnet?

Herr **Klein**: Ein Nutzen ist nicht da.

Herr **Stumm**: 2 ₰ pro Kilo, das wären 20 ℳ pro Tonne; kostet das so viel zu pochen und zu transportiren?

Herr **Klein**: Ja. — Was die Arbeitslöhne betrifft, so betrugen dieselben für Hochofenbetrieb pro 1 000 kg Eisen 1,93 ℳ, die Löhne bei den Maschinen, Apparaten u. s. w. pro 1 000 kg 0,28 ℳ, für Schlackentransport 0,56 ℳ, in Summa 2,77 ℳ. Bei dem Eisenstein für Vorrichtungsarbeiten pro 10 000 kg 10,63 ℳ, für Gewinnungsarbeiten 44,02 ℳ und für Aufbereitung 6,68 ℳ, Summa 61,33 ℳ.

Die Generalkosten betragen für Spiegeleisen pro 1 000 kg 4,21 ℳ. Dazu kommen die Beamtengehälter mit 0,66 ℳ, also pro 1 000 kg 4,87 ℳ. Für Eisenstein sind die allgemeinen Betriebs- und Unterhaltungskosten pro 10 000 kg 25,89 ℳ, die Beamtengehälter 4,49 ℳ, Summa 30,38 ℳ pro 10 000 kg.

Herr **Stumm**: Wenn Sie die angegebenen Selbstkosten zusammen addiren, kommen Sie auf den vorhin angegebenen Preis von 67,76 ℳ?

(Zustimmung des Sachverständigen.)

Ist dabei in der letzten Summe der Betrag von 22,93 ℳ berücksichtigt, welchen Sie als Selbstkostenpreis der Erze angegeben haben, oder legten Sie dabei den Verkaufswerth zu Grunde?

(Zustimmung des Sachverständigen.)

Wenn man also Ihre Selbstkosten als wirkliche Selbstkosten rechnen will, so würden die 6,39 ℳ in Abzug zu bringen sein?

(Zustimmung des Sachverständigen.)

Dagegen sind die Gegenstände, welche unter Nr. 4 aufgeführt sind, nämlich Amortisation und Zinsen in diese Selbstkosten nicht eingerechnet?

(Verneinung des Sachverständigen.)

Würden Sie in der Lage sein, die Selbstkosten, welche Sie für die Siegener Werke angegeben haben, wie bei Ihren Werken zu spezialisiren?

Herr **Klein**: Zum großen Theil würde ich das können?

Herr **Stumm**: Ich würde auch der Ansicht sein, so wenig auch tabellarische Zusammenstellungen allein erwünscht sind, daß, da der Herr Sachverständige speziell erklärt hat, daß er für die Siegener Verhältnisse nicht aus eigener Anschauung, sondern nur aus Mittheilungen seiner Kollegen schöpft, es genügen würde, für diese Verhältnisse Tabellen zu geben, soweit Sie dazu in der Lage sind.

Herr **Klein**: Die Selbstkosten sind hier etwas konfus zusammengestellt, und ich habe mir zum großen Theile die Summen extrahiren müssen nach den mir früher gemachten Angaben. Danach hat die Charlottenhütte an Eisenstein-Unkosten auf 1 000 kg Eisen 37,57 *M.* und Kalkstein 3 *M.* pro 1 000 kg Eisen.

Herr **Stumm**: Sie können nicht angeben, wie Sie das bei sich selbst gethan haben, welches Quantum Eisenstein und zu welchem Einheitspreise?

Herr **Klein**: Das kann ich bei den einzelnen Werken nicht sagen.

Herr **Stumm**: Es kommt uns aber darauf an, so detaillirte Angaben wie möglich zu erhalten.

Herr **Klein**: Das ist mir nicht möglich, dagegen werde ich es bei Köln-Müsen thun können. Diese brauchen 2 250 kg Eisenstein, also 33 *M.* pro 1 000 kg, und 800 kg Kalkstein, also 2,75 *M.* pro 1 000 kg Eisen, 1 250 kg Koks macht 14,25 *M.* Die Löhne sind zu 4 *M.* angegeben, die Reparaturen und allgemeinen Unterhaltungskosten zu 1 *M.*, Verwaltungskosten und Geschäftsunkosten zu 3 *M.*

Herr **Stumm**: Sind die Erze hier zu Selbstkostenpreisen berechnet?

Herr **Klein**: Nein, es sind Verkaufspreise.

Herr **Stumm**: Aber die Frachten, haben Sie die etwa speziell herausgezogen, sind dieselben mit darin enthalten?

Herr **Klein**: Jawohl. Der Ankaufspreis des Eisensteins ist 14,66 *M.* pro 1 000 kg loko Hütte, dieser ist an den Gestehungskosten des Eisens mit 28,05 *M.* betheiligt; die Transportkosten 4,95 *M.* Ich bemerke hierzu, daß Köln-Müsen sich die Koks selbst darstellt und die Selbstkosten zu 11,40 *M.* à 1 000 kg loko Hütte angiebt.

Es sind keine Amortisationen und Zinsen eingerechnet. — Die allgemeinen Betriebs- und Erhaltungskosten sind aber noch spezialisirt worden, und zwar zu 1 *M.* pro 1 000 kg Eisen, die Generalkosten 3 *M.*, davon scheiden die Gehälter der Beamten mit 1,50 *M.* aus. Das Werk hat 2 Hochöfen, von denen in den letzten Jahren nur einer in Betrieb gewesen ist.

Herr **Stumm**: Würden Sie für Walzwerke Angaben machen können?

Herr **Klein**: Ich würde nur eine detaillirte Selbstkostenrechnung geben können von der Paulinenhütte, ein Werk, welches erst 1874 in Betrieb gekommen und mit den neuesten Einrichtungen versehen ist. Die Selbstkosten betragen für 1 000 kg Puddeleisen 55,697 *M.* und vertheilen sich folgendermaßen: Eisenstein — es sind nur die Ankaufspreise — zu 24,879 *M.*, Koks 11,832 *M.*, Kalkstein 0,959 *M.*, Kohlen 0,128 *M.*, die Transportkosten für Eisenstein 4,146 *M.*, für Koks 5,522 *M.*, für Kalkstein 1,678 *M.*, für Steinkohlen 0,108 *M.*; die gesammten Arbeitslöhne 4,292 *M.*

Herr **Stumm**: Würden Sie angeben, welches relative Quantum Koks und Eisenstein hier verbraucht worden ist?

Herr **Klein**: Es werden gebraucht 1 200 kg Koks; das Eisensteinquantum kann ich nicht angeben. Was ich bemerkt habe, ist ohne Amortisation und Verzinsung. Die ganzen Anlagen kosten 900 000 *M.*, und da würden Amortisation und Zinsen noch hinzukommen mit je 1,765 *M.*, also in Summa würden sich die Selbstkosten auf 59,227 *M.* stellen.

Frage 4:

> Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien? Sind diese Beträge unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

Grunderwerb, Wege u. s. w. 2 pCt., die Gebäude mit 3 pCt., die Maschinen u. s. w. mit 5 pCt., die Apparate mit 10 pCt.; die Verzinsung ist dabei nicht mit einbegriffen; für die Bergwerke werden berechnet, Amortisation für Grundenwerth 5 pCt; die Amortisation pro 1 000 kg Spiegeleisen beträgt 1,30 *M.*, und zwar beim Betrieb von zwei Oefen.

Herr **Stumm**: Und die Verzinsung?

Herr **Klein**: Die würde ungefähr dasselbe machen, also in Summa 2,60 *M.* Für 10 000 kg Eisenstein ist die Amortisation 11,91 *M.* bei 5—6 000 Doppelladungen Förderung pro Jahr im Durchschnitt.

Herr **Stumm**: Wie viel müßte die Amortisation und Verzinsung von Roheisen und Eisenstein zusammen pro Tonne betragen? Ich meine, Sie haben zuerst die Amortisation und Verzinsung für den Hochofenbetrieb angegeben, dann die Amortisation pro Tonne Eisenstein, aber nicht die Verzinsung. Nun kann man daraus wohl die Amortisation herausrechnen, welche auf die Tonne Roheisen kommt; aber es wäre doch interessant zu wissen, welche Totalsumme Sie in Ihrem Selbstkostenpreise berücksichtigen müssen für Amortisation und Verzinsung Ihres gesammten Anlagekapitals pro Tonne Verkaufswaare.

Herr **Klein**: Genauer weiß ich es nicht auszudrücken, wir berechnen es nicht anders.

Herr **Stumm**: Sie haben also keine Amortisationsquote auf das Ganze anzugeben?

Herr **Klein**: Nein, nur auf das Einzelne.

Herr **Stumm**: Enthält die Amortisation für Roheisen auch die Amortisation für Eisenstein mit?

Herr **Klein**: Nein.

Frage 5:

> Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

Im Jahre 1869 betrugen die Selbstkosten für das Spiegeleisen 65,52 *M.*, im Jahre 1873 108,45 pro 1000 kg ohne Amortisation; für den Eisenstein 88,68 *M.* im Jahre 1869, und sie betrugen im Jahre 1873 146,78 *M.* pro 10 000 kg ohne Amortisation.

Frage 6:

> Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

Nach der Inventur vom 1. Januar 1868 hatten die Hüttenwerksanlagen incl. Grunderwerb einen Werth von 400 920 *M.*, die Gruben 270 650 *M.* Bei der Umwandlung in die Aktiengesellschaft wurden am 1. Januar 1874 900 Aktien à 3 000 *M.* ausgegeben, in Summa 2 700 000 *M.* Diese vertheilen sich wie folgt: auf die Hüttenanlagen mit 699 459,78 *M.*, auf die Grubenanlagen mit 1 460 540,22 *M.* und auf Betriebskapital 540 000 *M.*

Herr **Stumm**: Die Frage ist noch nicht beantwortet: welches Totalquantum von Spiegeleisen Sie produziren?

Herr **Klein**: 22 000 t ungefähr in den letzten Jahren, wo wir beide Oefen stets in Betrieb gehabt haben.

Frage 7:

> Steckt Gründergewinn darin, event. in welchem Maße?

Herr **Klein**: Nein!

Herr **v. Schloer**: Wäre es möglich, heute eine Anlage mit der gleichen Produktionsfähigkeit für die angegebene Summe herzustellen?

Herr **Klein**: Das glaube ich nicht. Ich muß dabei bemerken, daß wir ungünstig abseits vom Bahnhofe liegen, und deshalb die Anlagen etwas niedrig eingeschätzt sind.

Herr **Meier**: Sind Amortisation und Zinsen, die Sie uns angegeben haben, auf den erhöhten Werth von 2 700 000 *M.* berechnet oder den Orginalwerth, der ja ungefähr 900 000 *M.* macht?

Herr **Klein**: Sie waren berechnet im Jahre 1877 auf 2 700 000 *M.*

Herr **Meier**: Es liegt doch, wenn man will, in dem jetzigen Kapital, wenn es nicht als Gründergewinn zu betrachten ist, so doch in der Umwandlung der Aktiengesellschaft, ein so viel höher angenommener Werth des Werkes, als es ursprünglich oder früher zu Buch stand.

Herr **Klein**: Ich muß etwas nachholen. Die Werke haben wir 1827 vom Staate für 120 000 ℳ. übernommen und dieselben haben bis zum Jahre 1859 stets mit Schaden gearbeitet, da wir keine Bahnverbindung hatten; ich glaube, der Verlust hat im Ganzen 60 000 ℳ betragen. Diese 180 000 ℳ. repräsentirten die damalige Anlage im Jahre 1859 und es wurden dann Neubauten ausgeführt. Diese Neubauten und diese 180 000 ℳ. sind allein in den 400 000 ℳ. und 270 000 ℳ. enthalten. Von Grubenwerthen war nicht weiter die Rede, sondern es ist blos dieses das wirkliche Kapital, was zur Verbesserung der Gruben- und Hüttenanlage verwandt ist.

Herr **Meier**: Sie erwähnten aber einen Betrag der Grubenanlagen vor der Erweiterung von 200 000 ℳ.

Herr **Klein**: Ja, das sind die Maschinen und Hüttenanlagen inkl. der 180 000 ℳ., zu denen das Werk übernommen wurde.

Herr **Stumm**: Wenn die 2 700 000 ℳ. zu 5 pCt. verzinst werden sollen, so giebt das jährlich 135 000 ℳ. und das macht auf 22 000 kg beinahe 7 ℳ. pro 1000 kg, während der Herr Sachverständige uns vorhin nur 1,30 ℳ. angegeben hat für Verzinsung der Hochofenanlagen. Also die Rechnung würde beweisen, daß bei der Amortisation der Hochöfen nur ein sehr geringer Theil der 2 700 000 ℳ. berücksichtigt worden ist. Ich kann es nur dadurch erklären — das möchte ich, um Unklarheiten nicht aufkommen zu lassen, festgestellt wissen —, daß Sie bei Weitem den größten Theil Ihres Kapitals auf die Gruben rechnen. Ich wiederhole deshalb die Frage: wie verhalten sich Verzinsung und Amortisation auf die Tonne Roheisen und Eisenstein für Gruben und Hochöfen?

Herr **Klein**: Ungefähr 7 ℳ. für alles zusammen.

Frage 8:

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Es produzirt jedenfalls billiger. Durch die englische Konkurrenz werden uns die Preise auf dem amerikanischen Markt vorgeschrieben und dieselben sind in den letzten Jahren stets heruntergedrückt. Im Jahre 1877 haben wir von dem verkauften Quantum nur 3 500 t im Inlande abgesetzt.

Herr **Stumm**: Wo wird das konkurrirende Spiegeleisen in England produzirt?

Herr **Klein**: In Südwales, ich kann darüber keine genaueren Angaben machen.

Herr **Meier**: In den allerletzten Jahren ist allerdings die Nachfrage in Amerika wieder gestiegen; aber war sie nicht in den letzten Jahren beinahe Null?

Herr **Klein**: Wir haben den größten Theil unserer Produktion nach Amerika abgesetzt.

Herr **Stumm**: Sie haben für die Selbstkosten der Produkte in England, die mit Ihnen direkt konkurriren, uns keine näheren Angaben machen können, aber Sie können vielleicht solche machen über die Produkte, die mit den anderen Werken Ihrer Gegend konkurriren, also über Roheisen, Bleche, Stabeisen, überhaupt über diejenigen Produkte, über welche Sie bei Gelegenheit der Frage 2 Mittheilungen gemacht haben.

Herr **Klein**: Ich bedauere, ich bin nicht in der Lage, das zu thun.

b. Arbeiterverhältnisse.

Frage 1:

Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

Wir haben Arbeitskräfte in dortiger Gegend hinreichend, die werden auch beschäftigt, aber wesentlich deshalb, weil wir eine größere Pulverfabrik in der Nähe haben, die stark betrieben wird und eine beträchtliche Anzahl Arbeiter beschäftigt.

Herr **Stumm**: Wie steht es mit den Siegener Werken?

Herr **Klein**: In früheren Jahren, als die Industrie flotter ging, bezogen diese ihre Arbeitskräfte aus dem Wittgenstein'schen; sie haben, soviel ich gehört habe, dieselben meistens entlassen und kommen mit denen aus, die im Lande sind.

Vorsitzender: Damit wären Sie schon in die Beantwortung der zweiten Frage:

Sind bei Ihnen Arbeiter seit 1873 entlassen worden? eingetreten.

Herr **Klein**: Bei uns speziell sind Arbeiter nicht entlassen, aber auf den umliegenden Gruben.

Herr **Stumm**: Würden Sie uns nicht auch über die Arbeiterverhältnisse an der Lahn Mittheilungen machen können?

Herr **Klein**: Nein.

Frage 3:

Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

Im Jahre 1869 wurden für den gewöhnlichen Arbeiter auf den Hütten 1,70 ℳ. bezahlt, im Jahre 1873 2,30 ℳ.; das sind alles Durchschnittssätze; 1878 1,90 ℳ.; für den Bergbau in achtstündigen Schichten im Jahre 1869 2,50 ℳ., im Jahre 1873 3,20 ℳ. und im Jahre 1878 2,30 ℳ. In Siegen sind die Löhne durchschnittlich auf demselben Satze wie 1869 angelangt; sie waren 1873 ungefähr 15—25 pCt. gestiegen. In Siegen sind die Löhne höher als bei uns, in unserer Gegend haben wir die niedrigsten Löhne von sämmtlichen Werken.

Herr **Stumm**: Können Sie uns keine ziffernmäßigen Angaben über die Siegener Löhne machen?

Herr **Klein**: Für die Walz- und Puddelwerke: die Meister im Jahre 1869 6,3 ℳ., im Jahre 1873 4,50 ℳ. und im Jahre 1877 3,65, ein erster Arbeiter im Jahre 1869 2,25 ℳ., 1873 3,75 ℳ., 1877 2,92 ℳ., ein zweiter Arbeiter 1869 2,00 ℳ., 1873 3,00 ℳ., 1877 2,43 ℳ.

Doch geben darüber Genaues die abgegebenen Tabellen.

Herr **Stumm**: Kennen Sie nicht die Durchschnittslöhne der Bergleute in Siegen?

Herr **Klein**: Im Jahre 1869 betrugen sie 2,50 ℳ., 1873 3,20 ℳ., 1877 2,43 ℳ., doch sind auch diese Zahlen mit denen der abgegebenen Tabelle zu vergleichen, welche zuverlässig sind.

Herr **Stumm**: Für welche Anzahl von Leuten ergiebt sich dieser Durchschnitt?

Herr **Klein**: Das sind im Jahre 1869: 8 947 Arbeiter, im Jahre 1873: 12 114 und im Jahre 1877: 9 467 Arbeiter, ebenfalls vorbehaltlich der Revision durch die abgegebene Tabelle.

Herr **Stumm**: Ist das die gesammte Belegschaft der Siegener Gruben?

Herr **Klein**: Das sind die Gruben des rechtsrheinischen Reviers.

Herr **Stumm**: Bezieht sich das auf die 8stündige Schicht?

Herr **Klein**: Wahrscheinlich auf die 8stündige Schicht, da die Meisten eine solche eingeführt haben werden.

Vorsitzender: Frage 4:

Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden?

Herr **Klein**: Die Löhne können unter keinen Umständen mehr herabgesetzt werden, im Gegentheil, sie bedürfen einer Erhöhung.

Frage 5:

Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

Die Leute sind dann nicht mehr in der Lage, ihre Familien unterhalten zu können.

Herr **Meier**: Zum Theil sind die Löhne, die sie uns vorhin angegeben haben, aber doch noch höher als 1869.

Herr **Klein**: Aber die Preise der Lebensmittel waren 1869 billiger.

Herr **Meier**: Also Sie meinen, sie können keine Erniedrigung erleiden, so lange die Lebensmittel im Preise so hoch sind, wie jetzt?

Herr **Klein**: Nach meiner Ansicht ist das absolut unmöglich.

Frage 6:

Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Herr **Klein**: Die Leute haben in besseren Jahren, wo sie mehr Lohn verdient haben, besser gelebt, haben sich besser gekleidet, aber in Bezug auf Moralität glaube ich nicht, daß die Lohnerhöhung von gutem Einfluß gewesen ist: die Leute haben mehr Geld ausgegeben für Kneipen und haben sich viele Bedürfnisse angewöhnt, die sie jetzt nicht befriedigen können.

Herr **Stumm**: Sind das nicht doch auch theilweise Bedürfnisse, die, wenn sie befriedigt werden könnten, nützlich für die Leute wären?

Vorsitzender: Sind die Leistungen durch die Lohnerhöhungen heruntergegangen?

Herr **Klein**: Das kann ich von unseren Bezirken nicht sagen.

Frage 7:

Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

Bis heute in unseren Gegenden noch nicht.

Frage 8:

Wie stehen die Arbeitslöhe unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

Frage 9:

Sind dieselben einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

Bedauere, daß ich für die beiden Fragen 8 und 9 nicht orientirt bin.

Vorsitzender: Wir gehen über zu

c. Frachten.

Frage 1:

Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

Herr **Klein**: Unser Hauptabsatzgebiet ist Amerika. Es würde nicht möglich sein, mit Amerika heute Geschäfte zu machen, wenn wir nicht zur Zeit so niedrige Wasserfrachten hätten. Von Rotterdam nach Newyork wird als Ballast per Segler 2 s. per englische Ton bezahlt, nach Philadelphia per Segel 3—4 s., dazu 45 Cent. holländische Spesen. Per Dampfer werden 13—14 s. von Rotterdam bis Philadelphia gezahlt, von Antwerpen nach Newyork als Ballast per Segler 1 s. pro englische Ton, und von Antwerpen nach Philadelphia als Ballast per Segler 2 s. und per Dampfer 7—8 s., und nach New-York 5—6 s.

Vorsitzender: Verstehen Sie das ab Heinrichshütte?

Herr **Klein**: Von Heinrichshütte geht es nach Rotterdam, und zwar bis Deutz per Bahn zu 2,63 ℳ. und von da per Schiff zu 3,70 ℳ, also in Summa zu 6,33 ℳ. bis Rotterdam. Von Au nach Rotterdam per Bahn 9,88, von Au nach Antwerpen per Bahn 7,90 ℳ.

Vorsitzender: Frage 2:

Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Schicken Sie in Wagenladungen?

Herr **Klein**: Für den Bezug von Materialien bestehen im Allgemeinen Ausnahmetarife, welche den Sätzen vor dem 20prozentigen Aufschlage von August 1874 nahe kommen. Für den lokalen Verkehr stellen sich die Verhältnisse jedoch ungünstiger, so daß im Siegerlande sogar in einer Strecke auf eine Entfernung von 8 bis 10 km die Bahn nicht benutzt, sondern alles per gewöhnliche Fuhre transportirt wird.

Herr **Stumm**: So ist es. Wie sind diese Frachtsätze von der Grube nach Ihrem Werke konstruirt? auf der Basis von 1 Silberpfennig als Streckensatz und 2 Thlr. Expeditionsgebühren?

Herr **Klein**: Das kann ich nicht sagen. Wir haben durchschnittlich dieselben Frachten für Koks und Kohlen aus allen Bezirken Westfalens und zwar 44—46 ℳ. pro 200 Ctr.

Herr **Stumm**: Sie wissen es aber nicht genau?

Herr **Klein**: Nein!

Herr **Stumm**: Und auch nicht für den Lokalverkehr, in welcher Weise diese, wie Sie sagen, hohen Frachten für den Lokalverkehr konstruirt sind?

Herr **Klein**: Das kann ich nicht sagen, weil ich speziell damit nichts zu thun habe.

Vorsitzender: Sie glauben auch keine Beschwerden gegen die Konstruktion der Eisenbahnfrachten aufbringen zu können?

Herr **Klein**: Die würde ich wohl beibringen können. Natürlich beklagen sich die Interessenten, die davon betroffen werden. Leider kann ich es nicht speziell detailliren. Das Eine kann ich sagen, daß die Klein-Eisenindustrie in ihrem Absatz nach Süddeutschland geschädigt ist, insofern als Ladungen von 100 Ctr. höher berechnet werden, als solche von 200 Ctr, wie z. B. von Kreuzthal nach Leipzig, wo die Differenz 3 ℳ. pro 500 kg beträgt.

Herr **Stumm**: Ich glaube, die haben doch noch größere Schmerzen.

Frage 3:

Genießt das Ausland billigere Frachten, als Sie, und in welcher Weise macht sich dies geltend?

Herr **Klein**: Allerdings, England z. B. hat sehr wenig Eisenbahnfrachten, die Rohmaterialien haben nur sehr kurze Entfernungen zurückzulegen und die Werke liegen meistens an der See.

Herr **Stumm**: Können Sie uns nicht sagen, auf welcher Basis diese Exportfrachten konstruirt sind? Wir können nicht in die Lage kommen, uns ein Urtheil darüber zu bilden, ob Ihre Frachten besonders hoch sind, wenn wir nicht wissen, was Sie bezahlen für die Strecke und was als Expeditionsgebühr; sonst können wir sie nicht vergleichen mit Frachten anderer Gegenden.

Herr **Klein**: Die belgischen Bahnen z. B. geben bestimmte Remisen, wenn wir ein bestimmtes Quantum nach Antwerpen schicken.

Herr **Meier**: Giebt es nicht gewisse Refraktien?

Herr **Stumm**: Ich bin der Ueberzeugung, daß wirkliche Rückgaben, wenigstens auf den preußischen Bahnen, nicht stattfinden.

Vorsitzender: Das ist definitiv verboten und es ist nicht anzunehmen, daß das geschieht.

Frage 4:

Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deuschen Bahnen begünstigt?

Diese Frage fällt für Sie speziell weg, weil Sie kaum beeinträchtigt werden.

d. Verkaufspreise.

Frage 1:

Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialen und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte?

Herr **Klein:** Für Spiegeleisen 67 bis 72 ℳ. pro 1 000 kg, für zweite Sorte, Kleinspiegel, 62 bis 65 ℳ. pro 1 000 kg und für Puddel-Roheisen 59 bis 60 ℳ.

Herr **Stumm:** An wen verkaufen Sie sie, direkt nach Amerika oder an Exporteure?

Herr **Klein:** Die größeren Spiegeleisengeschäfte werden gewöhnlich von den Verfrachtern (Rhedern) in Antwerpen und Rotterdam abgeschlossen.

Herr **Meier:** Ich will nur bemerken, wir haben auch von Köln-Müsen alles, was Sie uns haben liefern können, in früheren Jahren geschickt.

Herr **Stumm:** Leider sind es nur die früheren Jahre, nicht die jetzigen.

Vorsitzender: Wie theuer verkaufen Sie Spatheisensteine?

Herr **Klein:** Gerösteten Spatheisenstein 140—160 ℳ. pro 10 000 kg je nach Qualität, Brauneisenstein 110 bis 135 ℳ. loco Grube. Für Fuhrlohn bis zum Bahnhofe müssen 10 ℳ. in Anrechnung gebracht werden. Dieses Fuhrlohn für Eisen und für die Beladung der Wagen beträgt 0,86 ℳ. pro 1 000 kg.

Vorsitzender: Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Herr **Klein:** Siegerländer Spiegeleisen ist gewöhnlich 3 ℳ. niedriger, als dasjenige von unseren Werken.

Vorsitzender: Warum?

Herr **Klein:** Wir haben etwas mehr Renommé, da wir schon seit langen Jahren Absatz in Spiegeleisen hauptsächlich nach Amerika gehabt haben, und es ist daher unsere Marke mehr als die anderer Werke gesucht.

Herr **Stumm:** Wie verstehen Sie das? Doch nicht loko Werk? Dann würde das ja eine Differenz von circa 8 ℳ. für den Konsumenten ergeben, weil dann außer den 3 ℳ. noch die Differenz bezahlt werden müßte, die in ihrer Landfracht liegt. Sie haben, wenn ich Sie richtig verstanden habe, die Preise bisher stets loco Werk angegeben.

Herr **Klein:** Nur kommen noch hinzu 0,86 ℳ. Landfracht und Verladung.

Herr **Stumm:** Ich meine deshalb, wenn andere Werke, welche an der Bahn liegen, das Spiegeleisen 3 ℳ. loko Werk billiger, als Sie verkaufen, da Sie 5 ℳ. Landspesen zu bezahlen haben, so giebt das für den Konsumtionsort eine Gesammtdifferenz von 8 ℳ.

Herr **Klein:** Nein, ich bitte mich nicht falsch zu verstehen. Wenn wir franko Bahnhof 67 ℳ. bekommen, dann bekommen jene 64 ℳ. gleichfalls franko Bahnhof.

Herr **Stumm:** Doch habe ich das Mißverständniß nicht hervorgerufen; wenn es so ist, wie Sie zuletzt sagen, dann ist meine Frage erledigt.

Vorsitzender: Frage 3:

Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

Herr **Klein:** Spiegeleisen stand im Jahre 1869 83,65, 1873 157,86 und im Jahre 1878 68,61 ℳ.; Puddelroheisen 1869 76 ℳ., 1873 150 ℳ., 1878 58—60 ℳ.

Herr **Stumm:** Würden Sie uns nicht auch für Walzfabrikate den Verkaufspreis angeben können?

Herr **Klein:** Ich muß mir hier noch eine Bemerkung erlauben in Bezug auf Spiegeleisen. Bei den Durchschnittspreisen des Spiegeleisens ist hier stets die zweite Sorte mit einbegriffen. Bei dieser Fabrikation fallen immer bis 10 pCt. zweite Sorte, sogenanntes Ausfalleisen. Diese Sorte ist jedesmal hier in den Durchschnittszahlen, die ich angegeben habe, mit einbegriffen, während in den Zusammenstellungen nur die Preise für Primaspiegeleisen angegeben sind, nicht für Durchschnittseisen, also die Differenz zwischen den Selbstkosten und den Verkaufspreisen höher erscheint als sie in Wirkichkeit ist. Die zweite Sorte fällt unter allen Umständen bei noch so gutem Betriebe und muß zu bedeutend niedrigeren Preisen abgegeben werden.

Herr **Meier:** Also 5 bis 10 pCt. niedriger?

Herr **Klein:** Gerösteter Spatheisenstein stand im Jahre 1869 auf 180 ℳ., im Jahre 1873 290 ℳ. und 1878 165 ℳ. pro 10 000 kg franko Waggon in Aue.

Vorsitzender: Von welchem Werke ist das?

Herr **Klein:** Das ist alles speziell von unserem Werke. Die sämmtlichen Preise von den Luppen, Walzeisen und Schmiedeisen, würde die vorher abgegebene Tabelle ergeben.

Herr **Stumm:** Sind das in der Tabelle alles Netto-Verkaufspreise?

Herr **Klein:** Verkaufspreise loko Werk.

Herr **Stumm:** Loko Bahn wahrscheinlich?

Herr **Klein:** Loko Bahn jedenfalls.

Vorsitzender: Frage 4:

Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Herr **Klein:** Nein. Ein Käufer wird behandelt wie der andere.

Vorsitzender: Wohin verkaufen Sie die 8 bis 10 pCt. niedrigeren?

Herr **Klein:** Zum Theil nach Belgien in kleineren Posten und an rheinische und westfälische Werke dann und wann in sehr geringen Posten.

Vorsitzender: Frage 5:

Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

Herr **Klein?** Selbstverständlich keine!

Frage 6:

Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

Herr **Klein:** Ich bedauere, nicht antworten zu können.

Vorsitzender: Daher können Sie auch die Frage 7:

Verkauft dasselbe für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt, und in welchem Verhältniß und aus welchen Gründen geschieht dies?

nicht beantworten?

Herr **Stumm:** Auch nicht beantworten in Beziehung auf die übrigen Fabrikate aus der Siegener-Gegend?

Herr **Klein:** Nein.

Vorsitzender: Wir kommen zum folgenden Abschnitt,

e. Kreditverhältnisse.

Frage 1:

Finden die Werke Ihres Distriktes Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Herr **Klein:** Ich habe gehört, daß die Beschaffung recht schwierig sein soll für die Werke, die es nöthig haben. Wir selbst haben es nicht nöthig.

Vorsitzender: Wissen Sie, welche sonstigen Bedingungen gewährt werden müssen?

Herr **Klein:** 6 pCt. Zinsen und 1/4 pCt. Provision und dabei mindestens viermalige Umschlag des entliehenen Kapitals.

Vorsitzender: Frage 3:

Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde?

Herr **Klein:** Die Regulirung erfolgt jedesmal am 15. des der Lieferung folgenden Monats in Drei-Monats-Bankwechseln oder baar abzüglich von $1^1/_2$ pCt.

Vorsitzender: Frage 4:

Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt?

Herr **Klein:** Das kann ich nicht sagen.

Vorsitzender: Haben Sie keinen Einfluß gemerkt?

Herr **Klein:** Nein.

Vorsitzender: Frage 5:

Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

Herr **Klein:** Das kann ich auch nicht sagen.

Vorsitzender: Sind zu diesem Abschnitt noch Fragen zu stellen? — Da dies nicht geschieht, gehen wir über zu

f. Einfluß der Gesetzgebung.

Frage 1:

In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?

und auch Frage 2:

Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung u. s. w.?

Es könnten diese Fragen wohl im Zusammenhange beantwortet werden.

Herr **Klein:** Wir haben allerdings von Bergwerkssteuer wenig zu leiden, weil nur unsere Bleierze, die wir bei unseren Eisensteinen mit erhalten, besteuert sind, im Uebrigen aber würden wir uns hauptsächlich über die Belastung durch kommunale Steuern zu beklagen haben, namentlich über den Modus, nach welchem diese kommunalen Steuern zur Berechnung gelangen, der Modus nämlich in den ländlichen Distrikten, in welchen von einer Kommission, die aus den Bauern der Umgegend gewählt wird, von Leuten also, die nicht dazu qualifizirt sind, die Einschätzung erfolgt Dieselben sitzen über uns zu Gericht und taxiren ein Werk, obgleich sie absolut keine Ahnung davon haben, und so wird die Steuerschraube von Jahr zu Jahr stärker angezogen.

Herr **Stumm:** Glauben Sie, daß es Mittel giebt, diese Auswüchse der Selbstbesteuerung zu beseitigen oder abzuschwächen?

Herr **Klein:** Es wird am Ende doch wohl nur ein richtigeres Urtheil über Steuerfähigkeit eines derartigen Werkes gefällt werden können von Seiten einer sachverständigen Kommission, welche die Taxation vornimmt, und nicht von Leuten, die kein Verständniß davon haben.

Vorsitzender: Gehören Sie nicht selbst zu der Einschätzungskommission?

Herr **Klein:** Wir dürfen uns doch nicht selbst abschätzen!

Vorsitzender: Es kann doch nicht für jedes einzelne Werk eine besondere Kommission ernannt werden?

Herr **Klein:** Die jetzige Kommission besteht bei uns aus Bauern, Schustern und Schneidern.

Vorsitzender: Aber die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht 2c., haben Sie darüber keine Veranlassung zu Beschwerden?

Herr **Klein:** Die allgemeine Wehrpflicht berührt uns weniger, weil wir ja nur rohe Arbeiten haben und deshalb die Leute sehr bald auch wieder eingearbeitet sind, wenn sie zurückkommen. Bei den Maschinenarbeitern ist das ja etwas anderes.

Vorsitzender:

g. Allgemeine Lage.

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Herr **Klein:** Nein. Es stehen von den 35 Hochöfen die im ganzen Bezirk liegen, augenblicklich 14 kalt und von 146 Puddelöfen 43, von 43 Schweißöfen 17.

Herr **Stumm:** Wieviel von diesen Hoch-, Schweiß- und Puddelöfen liegen von der Bahn entfernt, und wieviel von den stillliegenden sind solche, die keine direkte Bahnverbindung haben, können Sie uns das nicht angeben?

Herr **Klein:** Ich kann es nicht sagen, es sind aber namentlich kleinere Oefen.

Herr **Stumm:** Es stehen 14 Hochöfen, sind dieselben, theilweise wenigstens, solche, die von der Bahn wegliegen und dadurch etwa von selbst unkonkurrenzfähig geworden sind?

Herr **Klein:** Ich kann Ihnen die angeben, die an der Bahn liegen.

Herr **Stumm:** Wie viele sind das?

Herr **Klein:** Sechs große Oefen liegen an der Bahn, die nicht im Betriebe sind.

Herr **Meier:** Sind darunter Hochöfen, die überhaupt nie angeblasen gewesen sind?

Herr **Klein:** Ja.

Herr **Stumm:** Welche sind das?

Herr **Klein:** Bremerhütte mit zwei Oefen und Rolandshütte mit einem Ofen.

Vorsitzender: Sind diese bei den 35 nicht eingerechnet?

Herr **Klein:** Bremerhütte mit 2 Oefen ist noch nie in Betrieb gewesen.

Ich möchte hierbei nur noch hinzufügen, daß in den letzten Jahren sehr viele Gruben außer Betrieb gesetzt sind; mehrere derselben haben sich längere Zeit mit Opfern noch erhalten, sind aber jetzt auch zum Stilliegen gekommen.

Bezüglich dieser Antwort wird auch auf die betreffende tabellarische Zusammenstellung verwiesen.

Herr **Stumm:** Sie haben uns eben die Arbeiterzahl, welche die Gruben beschäftigen, mitgetheilt; beziehen sich diese Zahlen auf das Jahr 1873 oder 1869?

Herr **Klein:** 1873, nicht 1869.

Vorsitzender: Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen sie?

Herr **Klein:** Von den Werken unserer Gegend sind es nur wenige, die eine Rente abwerfen, ich möchte sagen keins, mit Ausnahme einzelner bedeutenderer Gruben.

Herr **Stumm:** Wie berechnet sich der Gewinn Ihrer eigenen Industrie?

Herr **Klein:** Wenn Sie erlauben, werde ich Ihnen einige Zahlen darüber mittheilen. Wir haben im Jahre 1874, wo wir nur einen Ofen im Betriebe hatten, und der auch nur zum geringen Theile mit 185 000 *M.* Verlust gearbeitet, incl. 111 000 *M.* Amortisation; im Jahre 1875 haben wir einen Gewinn gemacht von 533 583 *M.*, abzüglich des Verlustes vom Jahre 1874 und inkl 143 000 *M.* Abschreibung und 39 000 *M.* zum Reservefonds. Im Jahre 1876 ist ein Gewinn von 280 000 *M.* verblieben inkl. 100 000 *M.* Abschreibung und 18 000 *M.* Reserve. Im Jahre 1877 226 000 *M.* Gewinn, inkl. 63 000 *M.* Abschreibung und 19 400 *M.* Reserve.

Herr **Stumm:** Haben die anderen Werke Unterbilanz gemacht?

Herr **Klein:** Jawohl!

Herr **Stumm**: Würden Sie in der Lage sein, mehrere solcher Unterbilanzen mitzutheilen, mit Zahlen? Denn nur Zahlen entscheiden.

Herr **Klein**: Nein!

Vorsitzender: Frage 3:

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?

Darüber haben Sie schon Mittheilung gemacht.

Frage 4:

Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Herr **Klein**: Eine Ueberproduktion findet nicht statt; wir haben an dem Import von Belgien und England zu leiden.

Herr **Stumm**: In Ihrer eigenen Fabrikation findet keine Ueberproduktion statt? oder soll diese Bemerkung allgemein verstanden sein?

Herr **Klein**: Ich habe hier blos im Allgemeinen gesprochen.

Herr **Stumm**: Findet Ueberproduktion von Spiegeleisen z. B. statt?

Herr **Klein**: Wir haben bis jetzt Absatz gehabt und deshalb glaube ich, daß keine Ueberproduktion da ist.

Herr **Stumm**: Wie bestimmt sich der Preis für Spiegeleisen auf dem inländischen Markte? Welche Konkurrenz haben Sie?

Herr **Klein**: Wir haben nur im Inlande Konkurrenz, speziell die des Siegerlandes

Vorsitzender: Auf dem deutschen Markte macht sich nur die Konkurrenz des Inlandes fühlbar; das war die Antwort, die Sie eben ertheilten?

Herr **Klein**: Der Absatz nach dem Auslande, besonders nach Amerika, wird durch die englische Konkurrenz bedingt; der im Inlande hauptsächlich durch die Konkurrenz der Siegener Werke und der Maxhütte.

Vorsitzender: Damit fällt auch die Frage 1 des zweiten Abschnittes: „Wirkung der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markte" fort.

Frage 2:

Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

Herr **Klein**: Bei Spiegeleisen findet eine Einfuhr nicht statt; bei Blech soll sich die englische Konkurrenz bedeutend fühlbar machen.

Vorsitzender: Führen Sie selbst ausländische Produkte für Ihre Fabrikation ein?

Herr **Klein**: Nein.

Vorsitzender: Frage 3:

Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Herr **Klein**: Ich glaube, daß wir in der Lage sind, alle Eisensorten, die wir brauchen, selbst zu fabriziren.

Vorsitzender: Frage 4:

Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

Herr **Klein**: Bei der Bessemer Produktion glaubt man ohne englisches Eisen nicht fertig werden zu können. Wenn die Preise etwas besser wären, würde man mehr Werth auf das Sortiren der Erze legen und dadurch bessere Qualitäten erzielen können. Es giebt ja viele Gruben, namentlich unter den kleineren, die sehr guten Eisenstein führen, aber man kann dieselben unter den heutigen Verhältnissen nicht betreiben.

Vorsitzender: Frage 5:

Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

Herr **Klein**: Unsere Preise werden durch das Ausland gedrückt.

Vorsitzender: Frage 6:

Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Herr **Klein**: Auf dem amerikanischen Markt.

Vorsitzender: Frage 7:

Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

Herr **Klein**: Das kann ich nicht angeben.

Vorsitzender: Frage 8:

Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

Herr **Klein**: Diese Frage würde ebenfalls ausfallen.

Vorsitzender: Frage 9:

Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Herr **Klein**: Keine in Bezug auf das Gebiet unseres Absatzes, Amerika.

Vorsitzender: Frage 10:

Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Herr **Klein**: Nein, keine.

Vorsitzender: Frage 11:

Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt?

Herr **Klein**: Diese Frage hat keinen Einfluß auf unsere Produktion.

Vorsitzender: Auch auf die Bleche nicht?

Herr **Klein**: Bis jetzt habe ich keine Klagen darüber gehört.

Vorsitzender: Vielleicht sind sie aber doch vorhanden?

Herr **Klein**: Das weiß ich nicht.

Vorsitzender: Frage 12:

In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Diese Frage fällt aus.

Frage 13:

Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Herr **Klein**: Wenn die Arbeitslöhne, wie jetzt die Rede geht, in England namentlich durch Verlängerung der Arbeitszeit und die Grundabgaben ermäßigt werden, so würden dadurch die Selbstkosten sich verringern und sie würden also zu billigeren Preisen absetzen können.

Vorsitzender: Worauf beruht die Meinung, daß die Preise in England sich ermäßigen würden?

Herr **Klein**: Es ist die allgemeine Ansicht, daß man dort den Versuch machen wird.

Vorsitzender: Es ist wohl nur ein Wunsch der Grubenbesitzer.

Frage 14:

In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Herr **Klein:** Wir würden nicht heruntergehen können.

Herr **Stumm:** Sie sagen das nicht für sich, sondern nur im Allgemeinen?

Herr **Klein:** Ja, im Allgemeinen, aber auch für uns; wir würden auch nicht mit den Preisen heruntergehen können und zwar muß ich bemerken, daß der Grund für die anderen Werke hauptsächlich darin liegt, daß die Grubenbesitzer sich dahin ausgesprochen haben, nicht billiger arbeiten zu können und die Hüttenwerke daher auch nicht in der Lage sind, einem weiteren Preisrückgange folgen zu können. In dieser Beziehung nehmen wir freilich eine Ausnahmestellung ein, andere Gruben sind viel unglücklicher daran als wir. —

Vorsitzender: Frage 15:

> Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Herr **Klein:** Die Betriebseinrichtungen sind fortwährend verbessert worden, nicht allein auf den Hochöfen und Gruben, sondern auch auf den Puddel- und Walzwerken. Es sind die Selbstkosten nach Möglichkeit reduzirt, so daß ich nicht glaube, daß eine weitere Reduktion noch möglich sein wird.

Vorsitzender: Frage 16:

> Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

Herr **Klein:** Ich glaube nicht, daß im konkurrirenden Auslande beim Hochofenbetriebe größere Verbesserungen eingeführt sind; ich glaube im Gegentheil, daß wir besser arbeiten als das Ausland.

Vorsitzender: Frage 17:

> Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Herr **Klein:** Das kann ich nicht sagen.

Vorsitzender; Sie haben vorhin gesagt, es können verschiedene Dinge auf den Preis der Waaren einwirken, die Sie darstellen. Eine Zollermäßigung würde doch wohl eine Veranlassung dazu sein?

Herr **Klein:** Wir haben unsere Selbstkosten nach Möglichkeit ermäßigt, soweit wir in der Lage waren.

Herr **v. Schloer:** Wenn ich den Herrn Sachverständigen richtig verstanden habe, so äußerten Sie vorhin: sobald die Eisenpreise in Deutschland etwas sich erhöhen würden, so wären Gruben, die bei den heutigen Preisen still stehen müssen, in der Lage, ihre Produktion wieder aufzunehmen, und dadurch würde es möglich, in einzelnen Theilen von Deutschland von diesen Gruben Materialien zu gewinnen, die auch für Bessemer-Material genügen; denn Sie sind der Meinung, daß, wenn die Preise sich erhöhen würden, sei es aus Veranlassung der Zölle oder aus anderen Gründen, dann die Produktion von Qualitäteisen in Deutschland gefördert werden könne. — Heute sei dies nicht der Fall, weil bei den gegenwärtigen Preisen die Gruben zu theuer produzirten und dadurch der Eisenindustrie das gute Material entzogen wäre?

Herr **Klein:** Jawohl!

Vorsitzender: Frage 18:

> Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Herr **Klein:** Nach meiner Meinung nicht.

Vorsitzender: Frage 19:

> Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Herr **Klein:** Ich weiß nicht, wie die Frage zu verstehen ist.

Vorsitzender: Wenn die übrigen Betriebszweige sich eines gleichen Aufschwunges erfreuten, würde dadurch die Eisenindustrie Vortheil haben oder Schaden leiden?

Herr **Klein:** Ja, wenn neue Eisenbahnen gebaut würden, dann würde die Eisenindustrie floriren.

Vorsitzender: Nein, ich meine, wenn ein Aufschwung z. B. der Textilindustrie überhaupt sich geltend machte, würde das auf die Eisenindustrie einen Einfluß ausüben?

Herr **Klein:** Ich glaube nicht, daß das auf die Eisenindustrie von wesentlichem Einfluß sein würde.

Vorsitzender: Wir gehen zum dritten Abschnitt über: Die deutsche Eisenindustrie auf auswärtigem Markte und der Einfluß ausländischer Zollsätze.

Frage 1:

> Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

Frage 2:

> Nach welchen Gegenden, in welchen Produkten und Quantitäten ist dies der Fall?

Sie haben gesagt, daß hauptsächlich der Absatz nach Amerika stattfindet.

Frage 3:

> In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen?

Herr **Klein:** Im Jahre 1869 wurden im Ganzen exportirt: 3 989 t, im Jahre 1870: 3 991 t, im Jahre 1871: 4 763 t, im Jahre 1872: 10 841 t, im Jahre 1873: 7 962 t, im Jahre 1874: 5 609 t, im Jahre 1875: 14 818 t, im Jahre 1876: 18 273 t, im Jahre 1877: 21 781 t und im 1. Semester 1878: 9 962 t.

Vorsitzender: Frage 4:

> Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der dortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

Herr **Klein:** Ja, durch die englische Konkurrenz.

Vorsitzender: Frage 5.

> Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Herr **Klein:** Die Aufhebung der Zölle hat auf den Spiegeleisenexport keinen Einfluß ausgeübt und würde auch voraussichtlich durch die Wiedereinführung von Zöllen nicht beeinträchtigt werden.

Herr **Stumm:** Worüber beschweren Sie sich denn?

Herr **Klein:** Hauptsächlich darüber, daß die anderen Werke ihrer Markt verloren haben, für den sie früher bedeutende Massen produzirten.

Herr **Stumm:** Findet der vermehrte Prozentsatz des Exports von Spiegeleisen nach Amerika seinen Grund nicht darin, daß in letzterer Zeit Veränderungen in der Fabrikation eingetreten sind, welche den Verbrauch von Spiegeleisen in Deutschland zurückgedrängt haben?

Herr **Klein:** Jawohl; ich will dazu bemerken, daß man namentlich seit 1873 das Spiegeleisen durch Ferromangan ersetzt und da auch in der letzten Zeit die größeren Werke in Rheinland und Westfalen Spiegeleisen sowohl als Ferromangan selbst anfertigen, sind wir gezwungen, unseren Hauptabsatz im Auslande zu suchen.

Herr **Meier:** Ist denn Ihre Produktion während der letzten Jahre, die Sie uns genannt haben, auf gleichen Grundlagen geschehen, wie in den 4 Jahren?

Herr **Klein:** In den letzten 4 Jahren ist sie dieselbe;

in den früheren Jahren ist sie geringer gewesen, weil wir nur einen Hochofen im Betriebe hatten.

Vorsitzender: Also bei der 5. Frage schreiben Sie den Zöllen keinen Einfluß zu?

Herr **Klein:** Nein!

Herr **Stumm:** Wenn der amerikanische Export aufhörte, würden Sie in der Lage sein, den Ausfall zu decken dadurch, daß Sie gewöhnliches Puddeleisen machten, was Sie in Deutschland verkaufen könnten, oder würden Sie Ihre Produktionen einstellen müssen?

Herr **Klein:** Bei den jetzigen Verhältnissen würden wir eben so wenig arbeiten können, wie Andere. Wenn wir nicht mit unseren guten Erzen Spiegeleisen machten, Puddelroheisen können wir damit rationell und lohnend nicht herstellen.

Vorsitzender: Die Frage 6:

Durch welche Maßregeln können diese Nachtheile ausgeglichen werden?

ist auch damit erledigt.

Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Würden Sie für den Fall der Vergrößerung des Exportes in der Quantität Ihrer Produktion eine Aenderung eintreten lassen?

Herr **Klein:** Die können **wir** nicht vermehren; wohl aber würde sich die Produktion von Spiegeleisen im ganzen Siegerlande bedeutend erhöhen lassen.

Vorsitzender: Frage 8:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Herr **Klein:** Die Verkehrserleichterungen namentlich nach den Seehäfen werden zur Erreichung dieses Zieles beitragen.

Vorsitzender: Die Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

fällt aus.

Frage 10:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

Herr **Klein:** Ja; der Zollschutz der Nachbarstaaten hat im Allgemeinen die Wirkung, die Selbkosten zu vermehren, da unser Markt und unsere Produktion beschränkt wird.

Vorsitzender: Es folgt der 4. Abschnitt:

Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Frage 1:

Erfordert die Forterxistenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Herr **Klein:** Wenn auch nicht für alle Werke es absolut wünschenswerth und erforderlich ist, so halte ich doch für die Forterxistenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen unbedingt für ein Bedürfniß.

Vorsitzender: Frage 2: .

Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Herr **Klein:** Nein, das würde uns nicht viel helfen, weil England keine Zölle hat.

Vorsitzender: Es würde aber von Einfluß sein, um Ihre Bemühungen für den Export auf Oesterreich u. s. w. zu richten, oder Sie würden, wenn der Zoll z. B. aufhörte, mit England in Konkurrenz treten können, in Bezug auf die Nachbarstaaten?

Herr **Klein:** Das weiß ich nicht.

Vorsitzender: Frage 3:

Wie hoch müssen anderenfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Herr **Klein:** Ich bin nicht in der Lage, für Fabrikate eine bestimmte Zahl anzugeben; für Roheisen würde ich mindestens 25—30 ₰ für 50 kg für nothwendig halten, und würde davon mehr den Löhnen als dem Roheisen zu Gute kommen. Bei den heutigen Verhältnissen sind wir nicht in der Lage, die geringsten Schwankungen des Preises ertragen zu können.

Herr **Stumm:** Aus welchem Grunde nehmen Sie an, daß, wenn ein Zoll von 25—30 ₰ eingeführt würde, der Verkaufspreis sich ändert? Sie haben gesagt, daß Ihr Hauptabsatzgebiet Amerika wäre und daß dort England konkurrire, weshalb glauben Sie daher annehmen zu können, daß durch Einführung eines Zolls von 25—30 ₰ eine Besserung Ihres Verkaufspreises eintreten wird?

Herr **Klein:** Für unser Produkt speziell nicht. Ich meine, die Erhöhung soll theilweise den Rohmaterialien und Löhnen und theilweise dem Fabrikanten zu Gute kommen. Die Rohmaterialien stehen heut auf einem Preisstandpunkt, den sie nicht behalten können.

Herr **Stumm:** Sie sind der Ansicht, daß ausländisches Roheisen nicht eingeführt wird; weshalb glauben Sie denn, daß unsere Preise durch Wiedereinführung von Zöllen in die Höhe gehen würden?

Herr **Klein:** Wir würden umsoweniger von England importiren und würden dann für unser Roheisen eher Absatz haben.

Herr **Stumm:** Kommt Puddel-Roheisen von England nach Deutschland?

Herr **Klein:** Nein:

Vorsitzender: Frage 4:

Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:
a) für die Eisenindustrie selbst,
b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

Herr **Klein:** Nach meiner Ansicht können sowohl die Konsumenten wie die Produzenten und auch der Handel dabei gewinnen.

Vorsitzender: Die Konsumenten würden aber das Eisen theurer bezahlen müssen?

Herr **Klein:** Die Konsumenten gewiß!

Vorsitzender: Das sind in diesem Falle die Eisenhändler? Diese würden also auch die Produkte theurer bezahlen müssen!

Herr **Klein:** Ja.

Vorsitzender: Frage 5:

Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Herr **Klein:** Billigere Frachten, wie Kanäle, Ermäßigung der Bergwerkssteuer, Anlage von neuen Bahnen, namentlich Sekundärbahnen, durch welche weitere Bezirke aufgeschlossen werden könnten.

Vorsitzender: Frage 6:

Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Herr **Klein:** Nein das glaube ich nicht.

Vorsitzender: Der 5. Abschnitt handelt von der Statistik. Haben Sie Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zumachen und event. welche?

Herr **Klein:** Ich wollte nur bemerken, daß bei dem allgemeinen Durchschnittspreis von Spiegeleisen nur die Primaqualität angegeben ist, es muß aber das Ausfalleisen mit in Betracht gezogen werden. Auf Seite 38, 39 der statistischen Zusammenstellung ist z. B. für das Jahr 1873 der Satz von 157,86 ℳ, während er in der Statistik zu 188,70 ℳ angegeben ist.

Vorsitzender: Sind vielleicht die anderen Jahre auch zu berichtigen?

Herr **Klein:** Es war im Jahre 1869 der Durchschnittspreis 83,65 ℳ; im Jahre 1870 93,18; im Jahre 1871 126,36 ℳ; im Jahre 1872 169,33 ℳ; im Jahre 1873 157,86 ℳ; im Jahre 1874 97,79 ℳ; im Jahre 1875 91,66; im Jahre 1876 83,93; also da ist es etwas mehr; und im Jahre 1877 70,75; also auch etwas mehr; das lag darin; wir haben vom Vorjahre etwas mehr Vorräthe herübergenommen.

Vorsitzender: Ich spreche dem Herrn Sachverständigen meinen Dank aus.

Schluß 2 Uhr.

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Neunte Vernehmung

am

11. November 1878

(Nachmittags $2^1/_2$ Uhr).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender,
" Königl. bayr. Staatsrath Dr. von Schloer,
" Geh. Kommerzienrath Stumm,
" H. H. Meier,
" Geh. Bergrath Dr. Wedding.

Sachverständiger: Herr Kamp aus Hamm.

Herr Geh. Oberregierungsrath Huber dienstlich verhindert.

(Fragebogen A.)

Vorsitzender: Darf ich Sie bitten, zur Einleitung einige Angaben über die Ausdehnung und die Gegenstände Ihres Betriebes zu machen?

Herr **Kamp:** Ich bin der Direktor der westfälischen Union in Hamm. Die westfälische Union besitzt in Westfalen 4 Werke, nämlich in Hamm mit 30 Puddelöfen, in Lippstadt mit 12, in Nachrodt mit 22 und in Werdohl mit 16 Puddelöfen. Außerdem besitzt die Gesellschaft ein Etablissement in St. Petersburg. Sie hat eine Jahresproduktion von ca. 44 000 t in Drahtstabeisen, Drahtstiften, Blechen, Weißblech, Nieten, Axen, etwas Schraubenmuttern. Sie besitzt 6 Drahtwalzen und 6 Stabeisenwalzen.

Herr **Stumm:** Können Sie uns nicht angeben, in welcher Weise diese 44 000 t auf die einzelnen Fabrikationszweige sich vertheilen?

Herr **Kamp:** Wir werden ca. 30 000 t Walzdraht produziren, 14 000 t Stabeisen, das sind also 44 000 t. Unter diesem Walzdraht sind ca. 11 000 t gezogener Draht und unter diesen 11 000 t wieder 3 500 t Drahtstifte. Wenn die Herren wünschen, so kann ich die genaueren Zahlen nachliefern, ich bin nach dieser Richtung nicht ganz genau informirt.

Vorsitzender: Wir können in den Fragebogen eintreten.

a. Selbstkosten.

Frage 1:

Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Herr **Kamp:** Die Rohmaterialien stellen wir uns nicht selbst dar. Wir haben zwar einen kleinen Holzkohlen-Hochofen im Waldeckschen, sind aber bei den sehr gesunkenen Preisen des Holzkohlen-Roheisens nicht im Stande, zu konkurriren und haben denselben deshalb stillgestellt, ebenso ein dabei befindliches Frischfeuer für Holzkohlen-Stabeisen.

Für Halbfabrikate werde ich mir erlauben, Ihnen eine Tabelle aus unseren letzten Selbstkosten von den verschiedenen Werken vorzulegen. Ich hatte vor, dieselbe der Kommission zu überreichen, wenn ich die übrigen Fragen, die ich noch zu erörtern habe, beantwortet haben werde.

Stabeisen-Luppen kosten uns in Hamm $84{,}_{01}$ *M.*, in Nachrodt $104{,}_{37}$ *M.*, in Lippstadt $82{,}_{78}$ *M.*, alles pro 1000 kg. Es sind das ganz gewaltige Differenzen, sie rühren daher, daß auf einem Werke mehr Qualitätseisen als auf dem andern gemacht wird, und es ist kaum möglich, das von einander zu trennen.

Die Roheisenpreise differiren auch ganz gewaltig. Für Walzdraht-Luppen betragen die Selbstkosten in Hamm 95,39 ℳ, in Nachrodt 99,70 ℳ, in Lippstadt 97,02 ℳ und in Werdohl 98,24 ℳ pro 1 000 kg. Ich bemerke dabei ausdrücklich, daß von irgend einer Verzinsung des Anlagekapitals abgesehen ist, das ist nicht eingerechnet.

Nun stellt sich das Stabeisen in Hamm auf 123,25 ℳ, Nachrodt 160,67 ℳ, Lippstadt 145,07 ℳ für je 1 000 kg.

Herr **Stumm**: Sind das alles Durchschnittspreise der verschiedenen Dimensionen und Qualitäten von Stabeisen?

Herr **Kamp**: Besondere Holzkohlenqualität ist in Nachrodt nicht eingerechnet, ebenso besondere bessere Qualitäten für die Kleineisenfabrikanten in Remscheid ꝛc.

Herr **Stumm**: Aber alle Dimensionen?

Herr **Kamp**: Alle Dimensionen.

Herr **Meier**: Das Roheisen kaufen Sie?

Herr **Kamp**: Wir kaufen nur deutsches, kein englisches Roheisen.

Herr **Stumm**: Ich weiß nicht, ob Sie uns nachher bei den Verkaufspreisen auch die Durchschnittspreise angeben wollen.

Sollte das nicht der Fall sein, und sollten Sie uns bei den Verkaufspreisen etwa die Grundpreise für Grobeisen angeben, so würde es doch nöthig sein, auch hier zu extrahiren, wie Sie eigentlich die Selbstkosten für das Grobeisen rechnen, also für die gewöhnlichsten Dimensionen, da ja die Verkaufspreise und die Selbstkosten für uns in genauem Einklang stehen müssen.

Herr **Kamp**: Es sind bei den Verkaufspreisen theilweise Grundpreise gegeben, theilweise allerdings auch Durchschnittspreise, und es kommt also dann nachher darauf an, daß ich Ihnen die Ueberpreise dazu gebe, die wir erzielen.

Herr **Kamp**: Für Walzdraht betragen die Selbstkosten in Hamm pro 1 000 kg 134,77 in Nachrodt 147,21 in Lippstadt 139,42, in Werdohl 144 excl. Zinsen des Anlagekapitals. Amortisation ist darin einbegriffen. Gezogener Draht Durchschnittspreise in Hamm 194,80, in Lippstadt 201,93, in Werdohl 2.9,28 ℳ pro 1 000 kg. Es sind dies die verschiedenen Nummern durcheinander und es ist nicht möglich, eine einzelne Nummer richtig zu kalkuliren, weil es ja Hunderte sind.

Vorsitzender: Nachrodt hat keine Drahtzieherei?

Herr **Kamp**: Nein. Alles excl. Verzinsung des Anlagekapitals. Drahtstifte in Hamm 216,75, Lippstadt 218,34, Werdohl 230,75 pro 1 000 kg. Das sind Durchschnitte der verschiedenen Nummern excl. Verzinsung.

Herr **Stumm**: Bei Ihnen besteht also die Praxis, daß Sie sowohl für Drath wie für Stifte Durchschnitspreise in ihrer regelmäßigen Selbstkostenrechnung festhalten, und nicht für die einzelnen Dimensionen besondere Selbstkostenpreise berechnen?

Herr **Kamp**: Nein, das ist zu schwer durchzuführen die einzelnen Nummern zu kalkuliren ist mir höchstens annähernd möglich.

Vorsitzender: Es würde somit die erste Frage erledigt sein, wir kommen zur zweiten.

Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Herr **Kamp**: Ich habe von einzelnen fremden Werken Folgendes bekommmen; einer größeren Aktiengesellschaft in Westfalen kostet das Stabeisen excl. Amortisation und Zinsen des Anlagekapitals 115 ℳ, einem Privatwerk kostet das Stabeisen 125,04 excl. Zinsen des Anlagekapitals aber incl. der Amortisation.

Für Halbfabrikate habe ich die Preise nicht, es ist ja schwierig, sie zu bekommen für fertige Fabrikate.

Für Walzdrahte habe ich außerdem von 2 westfälischen Werken die Kosten. Bei einem betragen sie excl. der Amortisation 133 ℳ und bei dem andern incl. der Amortisation, aber auch excl. der Verzinsung des Anlagekapitals 137,40 ℳ. Dann habe ich noch für gezogenen Draht von einem Werke Angaben bekommen: Die Selbstkosten der Grundpreis Nr. betragen 150 ℳ pro 1000 kg.

Herr **Stumm**: Für gezogenen Draht Nr. 19?

Herr **Kamp**: Nr. 19 französisch.

Vorsitzender: Das ist die Grundnummer der Skala?

Herr **Kamp**: Ja Für Stifte ist der Grundpreis 168,60.

Herr **Stumm**: Auf was basirt?

Herr **Kamp**: Auf Grundpreis.

Vorsitzender: Ist da auch die Stiftengröße bestimmt?

Herr **Kamp**: Drahtstärke Nr. 19 und die Länge ist ungefähr 48 bis 60 Linien.

Vorsitzender: Wir würden nun zur 3. Frage kommen.

Frage 3:

Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:
die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate?
die Transportkosten derselben?
die Arbeitslöhne?
die allgemeinen Betriebs-, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

Herr **Kamp**: Ich habe das nur ausgerechnet von den fertigen Fabrikaten, von den andern nicht.

Zunächst den Ankaufspreis der Kohlen kann ich Ihnen in Prozenten vom Ganzen geben.

Herr **Stumm**: Wenn sie sich beziehen auf bestimmte Selbstkostenpreise, so mag die Angabe in Prozenten genügen.

Herr **Kamp**: Es ist bei dem Selbstkostenpreise, den wir hier haben.

Vorsitzender: Ich bitte jetzt nochmals, die Summe der Selbstkostenpreise anzugeben.

Herr **Kamp**: Bei dem einen ist die Amortisation dabei, bei dem andern nicht.

Herr **Stumm**: Haben Sie es getrennt?

Herr **Kamp**: Ich hatte sie erst ausgerechnet ohne Amortisation und darnach die Prozentsätze berechnet, aber nachher habe ich die Amortisation hinzugeschlagen; es geht das ganz deutlich hervor aus den Tabellen, welche ich als Anlage einreiche.

Vorsitzender: Wir werden wohl die Prozentsätze und die Amortisation auch noch bekommen?

Herr **Kamp**: Bei Stabeisen macht der Ankaufspreis der Kohlen aus: in Hamm 7,98 pCt. der Selbstkosten, Transportkosten derselben 4 pCt., Ankaufspreis des Roheisens 52,61 pCt., Transportkosten 3,53 pCt. In Nachrodt Ankaufspreis der Kohle 6,81 pCt., Transportkosten 3,57 pCt., Ankaufspreis des Roheisens 49,37 pCt., Transportkosten 4,25 Prozent. In Lippstadt Ankaufspreis der Kohle 7,67 pCt., Transportkosten 5,54 pCt., Ankaufspreis des Roheisens 51,46 Prozent, Transportkosten 4,77 pCt. Bei der westfälischen Aktiengesellschaft Ankaufspreis der Kohlen 7,58, Transportkosten derselben 1,88, Ankaufspreis des Roheisens 61,29, Transportkosten desselben 2,90. Bei dem westfälischen Privatwerke Ankaufspreis der Kohle 9,05, Transportkosten derselben 3,71, Ankaufspreis des Roheisens 49,05, Transportkosten desselben 6,31 pCt.

Herr **Stumm**: Wie steht es aber mit den anderen Spesen?

Herr **Kamp**: Ich habe Alles spezialisirt: die Ankaufspreise der Kohle, die Transportkosten, die Ankaufspreise des Roheisens und die Transportkosten desselben. Die Differenzen

erklären sich aus der verschiedenen Qualität der Kohle und aus der verschiedenen Entfernung der einzelnen Werke von den Gruben.

Herr **Stumm:** Was bedeuten diese Zahlen, die Sie genannt haben?

Herr **Kamp:** Das sind Prozentsätze von den totalen Selbstkosten.

Vorsitzender: Wir würden nun zu den Arbeitslöhnen kommen.

Herr **Kamp:** Die Löhne bei Hamm 18,56 pCt., Nachrodt 20,38, Lippstadt 14,67, bei der Westfälischen Aktien-Gesellschaft 17,26, bei den Privatwerken 19,31 pCt. der Selbstkosten, alles für Stabeisen.

Nun die Beamtengehälter.

Herr **Stumm:** Sind diese nicht eingerechnet?

Herr **Kamp:** Nein, die sind besonders berechnet. Wenn wir diese nacheinander für die verschiedenen Sachen nehmen wollen, so sind die Beamtengehälter für Stabeisen in Hamm 0,85, Nachrodt 1,37, Lippstadt 1,43, bei der Aktien-Gesellschaft 0,41 und bei den Privaten 2,06.

Herr **Stumm:** Wie steht es aber nun mit den allgemeinen Beamtengehältern, den Direktoren 2c., die doch über dem Ganzen stehen; wie sind denn die vertheilt?

Herr **Kamp:** Das ist hier eingeschlossen; sie werden vertheilt auf die verschiedenen Werke nach der Produktion. Hierin sind die sämmtlichen Beamtengehälter enthalten.

Herr **Meier:** Diese Art der Rechnung hängt wohl damit zusammen, daß auf Privatwerken eine viel kleinere Produktion stattfindet und deshalb sich die Beamtengehälter auf so viel geringeres Quantum berechnen?

Herr **Kamp:** Dafür liegt meines Erachtens kein Grund vor. Die Sache ist die, daß wir als Direktoren der Aktien-Gesellschaft dafür sorgen müssen, daß wir Arbeit haben, um billiger zu fabriziren. Aeltere Hütten in Privathänden sind sogar eher in der Lage, sich Arbeit zu verschaffen. Es mag aber auch vorkommen, daß der einzelne Besitzer eines Werkes für sich selbst als Chef kein Gehalt in Anrechnung bringt.

Herr **Stumm:** Sind bei den Direktoren oder sonstigen Beamten garantirte Tantièmen vorhanden und stecken diese Tantièmen in Ihren Angaben?

Herr **Kamp:** Ja, es sind bei Einzelnen garantirte Tantièmen vorhanden.

Herr **Stumm:** Können Sie uns nicht angeben, wie diese Prozentsätze sich verändern würden, wenn man die garantirten Tantièmen hineinrechnet?

Herr **Kamp:** Sie sind darin enthalten.

Vorsitzender: Es würden nun noch die allgemeinen Betriebs- und Unterhaltskosten kommen.

Herr **Kamp:** Dieselben betragen in Hamm 7,06, Nachrodt 5,60, Lippstadt 5,40, bei der Aktiengesellschaft 3,82 und bei dem Privatwerke 5,92 pCt.

Dann kommen Generalia, zu denen also Büreaukosten, Interessen, Versicherungen u. dgl. gehören. Dieselben betragen in Hamm 2,22, Nachrodt 5,04, Lippstadt 5,57, bei der Aktiengesellschaft 2,85 und bei den Privaten 4,59.

Herr **Stumm:** Welchen Prozentsatz enthält die Verzinsung allein? Sie sagten, es sind Interessen darunter. Ich meine, welchen Theil des angegebenen Prozentsatzes?

Herr **Kamp:** Das kann ich Ihnen nicht sagen. Unsere westfälische Union ist mit Hypotheken und Obligationen reich gesegnet, die Zinsen kommen jetzt noch besonders.

Herr **Stumm:** Es sind das eigentlich also Zinsen der schwebenden Schulden?

Herr **Kamp:** Ja.

Vorsitzender: Alle Angaben beziehen sich auf Stabeisen?

Herr **Kamp:** Ja. Nun kommen Hypotheken und Obligationszinsen.

Vorsitzender: Auch nur in Bezug auf Stabeisen?

Herr **Kamp:** Ja. In Hamm 3,19, Nachrodt 3,83, Lippstadt 3,49, bei den Aktiengesellschaften 2,01 pCt; die Amortisation habe ich nicht in Prozentsätzen.

Vorsitzender: Wie steht es mit der Verzinsung?

Herr **Kamp:** Die ist eingerechnet. Die Selbstkosten betragen exkl. Amortisation in Hamm 120,32, in Nachrodt 156,03, in Lippstadt 140,76, bei der Aktiengesellschaft 115, bei den Privatwerken 120,38.

Vorsitzender: Das sind also nur die Prozentsätze auf diese Zinsen?

Herr **Stumm:** Wenn wir also die Selbstkosten ausrechnen wollten für die Einheiten ohne die Verzinsung, so müßten wir diese sämmtlichen Zahlen mit 100 multipliziren und mit 97 etwa dividiren?

Herr **Kamp:** Ich habe mir erlaubt, wenn ich das hinzufügen darf, noch auszurechnen, welcher Prozentsatz und welche Summe Löhne in der That in diesem Stabeisen stecken, wenn ich hierzu addire im Verhältniß des Verbrauchs die Löhne, die im Roheisen stecken und die Löhne, die in der Kohle stecken. Ich habe dabei für Nebenmaterialien keine Löhne und Transportkosten berechnet, weil ich für Roheisen nur einen Durchschnitt hatte für Bessemer-, Gießerei- und Puddel-Eisen zusammen und es mir nicht gut möglich war, diese Löhne zu schätzen für Nebenmaterialien, Maschinen 2c. 2c. Danach betragen die Totallöhne, die im Stabeisen stecken:

in Hamm	69,57 *M.*	oder	57,82 pCt.,	der Selbstkosten.
„ Nachrodt	79,91 „	„	51,21 „	
„ Lippstadt	68,71 „	„	48,81 „	
bei der Aktiengesellschaft	65,67 „	„	57,10 „	
„ dem Privatwerk	66,84 „	„	55,52 „	

Auf dieselbe Weise Transportkosten berechnet, macht das incl. derjenigen für Kohlen, Roheisen 2c., aber nicht der für Nebenmaterial:

in Hamm	33,41 *M.*	oder	27,76 pCt.,	der Selbstkosten.
„ Nachrodt	36,87 „	„	23,63 „	
„ Lippstadt	39 „	„	27,71 „	
bei der Aktiengesellschaft	29,15 „	„	25,34 „	
bei dem Privatwerk	34,10 „	„	28,32 „	

Herr **Stumm:** Würden Sie nicht angeben können, wieviel Roheisen pro Tonne Stabeisen Sie verwenden und zu welchem Durchschnittspreis?

Herr **Kamp:** Wir brauchen an Roheisen pro Tonne Stabeisen: in Hamm 1442 kg zum Durchschnittspreise von 46,60 *M.* pro Tonne zuzüglich einer Fracht von 3,13 *M.*, in Nachrodt brauchen wir pro Tonne Stabeisen 1488 kg Roheisen zu einem Durchschnittspreise von 52,18 *M.* + 4,51 *M.* Fracht pro 1000 kg, in Lippstadt brauchen wir pro Tonne Stabeisen 1474 kg Roheisen zu einem Durchschnittspreise von 49,60 *M.* + 4,67 *M.* Fracht pro Tonne.

Auch die Aktiengesellschaft verbraucht 1427 kg Roheisen pro Tonne Stabeisen zu einem Durchschnittspreise von 50,70 *M.* + 2,38 *M.* Fracht pro Tonne Roheisen.

Das Privatwerk braucht 1336 kg Roheisen pro Tonne Stabeisen zu einem Durchschnittspreise von 44,95 *M.* + 5,68 *M.* Fracht pro Tonne Roheisen.

Herr **Stumm:** Worin liegt die Differenz von ungefähr 100 kg des Privatwerks gegen die verschiedenen anderen?

Herr **Kamp:** Wahrscheinlich darin, daß dieses sehr viel alte Schienen verarbeitet und folglich weniger Abgang hat.

Herr **Stumm**: Die Angaben für Roheisen beziehen sich auf fertiges Verkaufsfabrikat?

Herr **Kamp**: Ja.

Herr **Stumm**: Welchen Prozentsatz brauchen Sie etwa von luxemburgischem Roheisen?

Herr **Kamp**: Wir brauchen gar keins. Ordinäres Eisen beziehen wir von Ilsede, während wir Qualitätseisen aus der Gegend beziehen.

Herr **Stumm**: Was bezahlen Sie dafür?

Herr **Kamp**: 39,5 M. ab Ilsede, dazu eine Fracht bis Hamm von 6,02 M., bis Nachrodt 7,51 M. Es sind das in Ilsede ganz abnorme Verhältnisse, wie sie in ganz Deutschland einzig dastehen.

Herr **Stumm**: Können Sie aus diesem Roheisen allein Stabeisen herstellen?

Herr **Kamp**: Nein, weil es zuviel Phosphor enthält.

Herr **Stumm**: Wieviel besseres Roheisen müssen Sie zusetzen, um gewöhnliches Grobeisen herzustellen?

Herr **Kamp**: 45 bis 50 pCt.

Herr **Stumm**: Auf welchen Selbstkostenpreis würden Sie kommen, wenn Sie für gewöhnliches Grobeisen eine besondere Ziffer angeben?

Herr **Kamp**: Das kann ich im Augenblick nicht angeben, wir machen die Selbstkostenrechnung auch durchschnittlich.

Herr **Stumm**: Wieviel Roheisen gebrauchen Sie zu einer Tonne Puddeleisen?

Herr **Kamp**: 1 158,3 kg.

Herr **Stumm**: Kohlen?

Herr **Kamp**: 1 205,3 kg in Hamm, in Nachrodt 1 216 kg mit 1 144 Kohlen, in Lippstadt 1 228,2 kg mit 1 310 Kohlen.

Herr **Stumm**: Liegt der hohe Kohlenverbrauch darin, daß Sie eine sehr magere und staubförmige Kohle verarbeiten, oder ein sehr langsam gehendes Roheisen haben?

Kamp: Da sprechen verschiedene Gründe mit. In Hamm brauchen wir verhältnißmäßig viel Kohlen, weil wir eine lang-flammende, viel rascher brennende Kohle verwenden müssen, um Dampf genug zu erzeugen; in Nachrodt brauchen wir verhältnißmäßig wenig; in Lippstadt verwenden wir eine magere Kohle, weil dieselbe in größerer Nähe vorkommt, also weniger Fracht kostet, wir haben immer verhältnißmäßig sehr starken Kohlenverbrauch in unseren Oefen, weil wir fast nur Feinkorn puddeln.

Herr **Stumm**: Zur Dampfproduktion brauchen Sie gar keine Kohlen?

Herr **Kamp**: Die sind darin enthalten.

Herr **Stumm**: Es handelt sich also nicht blos um die Kohlen, die Sie direkt gebrauchen, sondern auch um die Stochkohlen?

Herr **Kamp**: Ja.

Herr **Stumm**: Wie ist der relative Kohlenverbrauch, der sich nur auf den Puddelprozeß selbst bezieht?

Herr **Kamp**: Das kann ich Ihnen nicht auswendig sagen.

Herr **Stumm**: Sie haben uns den Selbstkostenpreis für Roheisen und für Stabeisen angegeben, aber nicht für Luppeneisen?

Herr **Kamp**: Das habe ich bei der ersten Frage schon angegeben.

Herr **Stumm**: Können Sie uns die Selbstkosten in Prozenten angeben?

Herr **Kamp**: Der Einkaufspreis der Kohlen pro 1000 kg Walzdraht beträgt:

in Hamm . . .	11,03 M.	=	8,15 pCt.
= Nachrodt . .	8,82 =	=	6,11 =
= Lippstadt . .	10,30 =	=	7,60 =
= Werdohl . .	9,36 =	=	6,55 =

bei einem Privatwerk habe ich Ankaufspreise und Transportkosten nicht getrennt, das beträgt zusammen 12,44 M. = 9,85 pCt.

Bei dem zweiten Privatwerk 10,0 M. oder 8,21 pCt.

Die Transportkosten der Kohlen betragen:

für Hamm . .	5,53 M.	=	4,09 pCt.
= Nachrodt . .	4,60 =	=	3,18 =
= Lippstadt . .	7,40 =	=	5,46 =
= Werdohl . .	5,85 =	=	4,09 =

Herr **Meier**: Sie brauchen immer Förderkohle?

Herr **Kamp**: Ja.

Bei dem zweiten Privatwerk 4,47 M. = 3,37 pCt.

Der Einkaufspreis des Roheisens beträgt:

in Hamm . . .	73,30 M.	=	54,17 pCt.
= Nachrodt . .	72,70 =	=	50,37 =
= Lippstadt . .	69,64 =	=	51,40 =
= Werdohl . .	71,07 =	=	49,69 =
bei dem ersten Privatwerk . .	62,51 =	=	47,00 =
bei dem zweiten Privatwerk .	69,21 =	=	52,14 =

Die Transportkosten betragen:

für Hamm . . .	5,07 M.	=	3,75 pCt.
= Nachrodt . .	6,31 =	=	4,37 =
= Lippstadt . .	6,56 =	=	4,84 =
= Werdohl . .	5,67 =	=	3,96 =
bei den ersten Privatwerk . .	3,99 =	=	3,00 =
bei dem zweiten Privatwerk .	6,77 =	=	5,10 =

Die Löhne betragen:

in Hamm . . .	23,63 M.	=	17,46 pCt.
= Nachrodt . .	26,94 =	=	18,73 =
= Lippstadt . .	20,07 =	=	14,81 =
= Werdohl . .	29,17 =	=	20,39 =
Bei dem ersten Privatwerk . .	39,26 =	=	22,00 =
Bei dem zweiten Privatwerk .	26,26 =	=	19,78 =

Die Beamtengehälter betragen:

in Hamm . . .	1,00 M.	oder	0,74 pCt.
= Nachrodt . .	2,05 =	=	1,42 =
= Lippstadt . .	2,03 =	=	1,49 =
= Werdohl . .	1,27 =	=	0,89 =
bei dem ersten Privatwerk . .	2,66 =	=	2,00 =
bei dem zweiten Privatwerk .	2,48 =	=	1,87 =

Es sind bei beiden Privatwerken mehrere Chefs da, die sich jedenfals höhere Gehälter berechnen, so daß dort das Gehalt der Direktoren einbegriffen wird, sonst kann ich mir die Differenz nicht erklären.

Die allgemeinen Betriebsunkosten betragen:

in Hamm . . .	9,35 M.	oder	6,91 pCt.
= Nachrodt . .	9,10 =	=	6,00 =
= Lippstadt . .	6,89 =	=	5,09 =
= Werdohl . .	8,67 =	=	6,96 =
bei dem zweiten Privatwerk .	7,13 =	=	5,37 =

Die Generalia betragen:

in Hamm . . .	2,63 M.	oder	1,94 pCt.
= Nachrodt . .	7,97 =	=	5,52 =
= Lippstadt . .	7,73 =	=	5,71 =
= Werdohl . .	7,51 =	=	5,25 =

Die allgemeinen Betriebskosten und Generalia betragen: bei dem ersten Privatwerk 22,61 M. oder 7 pCt., dann wieder nur die Generalia bei dem zweiten Privatwerk 5,52 M. oder 4,16 pCt.

Die Hypotheken- und Obligationszinsen betragen:
in Hamm . . . 3,77 M. oder 2,79 pCt.
" Nachrodt . . 5,83 " " 4,00 "
" Lippstadt . . 4,87 " " 3,60 "
" Werdohl . . 4,46 " " 3,12 "

Alles für 1 000 kg Walzdraht. Dann betragen die Totallöhne, also incl. der bei Gewinnung der Erze und Kohlen und der Fabrikation des Roheisens verausgabten, in Hamm 69,08 M. oder 52,31 pCt.

Herr **Stumm**: Immer berechnet auf die Kohle?

Herr **Kamp**: Ja.
In Nachrodt . . . 70,98 M. oder 49,74 pCt.
" Lippstadt . . . 65,66 " " 48,56 "
" Werdohl . . . 72,14 " " 51,90 "
Bei dem zweiten Privatwerk . . . . 69,86 " " 52,63 "

Die Totalfrachten betragen:
bei Hamm . . 33,83 M. oder 25,61 pCt.
" Nachrodt . 33,96 " " 23,80 "
" Lippstadt . 37,13 " " 27,46 "
" Werdohl . 33,66 " " 24,21 "
" dem zweiten Privatwerk . 33,38 " " 25,15 "

Wünschen Sie vielleicht den Kohlenverbrauch pro Tonne Walzdraht zu haben?

Vorsitzender: Ja.

Herr **Kamp**: Der Kohlenverbrauch pro Tonne Walzdraht beträgt:

		Einkaufspreis.	Fracht
in Hamm	2 284 kg	à 4,83 M.	und 2,42 M. pro t.
" Nachrodt	1 909 "	" 4,62 "	" 2,41 " " "
" Lippstadt	2 386,6 "	" 4,38 "	" 3,15 " " "
" Werdohl	2 056 "	" 4,55 "	" 2,85 " " "
bei dem zweiten Privatwerk	2 328 "	" 4,88 "	" 1,92 " " "

Herr **Stumm**: Also der gesammte Kohlenverbrauch für den Puddel- und Schweißprozeß, die Schweißkohle, Schmiedekohle, Bedarf für Reparaturen ꝛc. alles darin enthalten?

Herr **Kamp**: Ja.

Verbrauch der Roheisen pro Tonne Walzdraht:

		Einkaufspreis.	Fracht pro Tonne.
in Hamm	1 408 kg	à 52,06 M.	und 3,58 M.
" Nachrodt	1 397 "	" 52,04 "	" 4,51 "
" Lippstadt	1 404 "	" 49,60 "	" 4,67 "
" Werdohl	1 342 "	" 52,91 "	" 4,36 "
bei dem zweiten Privatwerk	1 336 "	" 51,80 "	" 5,07 "

Für 1 000 kg gezogenen Draht beträgt der Ankaufspreis der Kohle:
in Hamm 3,68 M. oder 1,88 pCt. der Selbstkosten,
" Lippstadt 2,86 " 1,42 " " "
" Werdohl 2,19 " 1,03 " " "

Transportkosten derselben:
für Hamm . . 1,80 M. oder 0,92 pCt.,
" Lippstadt . 1,24 " " 0,62 "
" Werdohl . . 1,95 " " 0,91 "

Der Preis, zu dem wir den Walzdraht berechnen, beträgt pro 1 000 kg gezogenen Draht:
in Hamm . 143,21 M. oder 73,06 pCt.
" Lippstadt . 150,34 " " 74,39 "
" Werdohl . 151,19 " " 70,93 " + 1,26 M. oder 0,59 pCt. Fracht von dem Walzwerk nach der Zieherei.

Herr **Stumm**: Sind das Selbstkostenpreise oder ist da ein Nutzen oder Verlust drin?

Herr **Kamp**: Wir brauchen theilweise nicht den Draht, den wir verkaufen, sondern sortiren sowohl in den Luppen, wie in dem fertigen Fabrikat und verbrauchen dann geringere Sorten für uns für ordinäre Drähte und rechnen uns die geringeren Sorten für die Zieherei auch billiger an. Ich habe den Preis hier notirt:

Der Einheitspreis für 1 000 kg Walzdraht beträgt:
in Hamm . . . . 135,77 M.
" Lippstadt . . . . 143,00 "
" Werdohl . . . . 139,94 "

Um zu sehen, wieviel wir an der Zieherei verlieren, rechnen wir den Walzdraht so hoch, wie wir ihn franco unser Werk kaufen können; es kommt also ein eventueller Gewinn oder Verlust am Walzdraht dem Walzwerke zu gute.

Die Löhne für gezogenen Draht betragen:
in Hamm . . 26,72 M. oder 13,63 pCt.,
" Lippstadt . 32,24 " " 16,06 "
" Werdohl . 30,94 " " 14,51 "

Die Beamtengehälter betragen:
in Hamm . . 1,40 M. oder 0,72 pCt.,
" Lippstadt . 1,13 " " 0,56 "
" Werdohl . 2,02 " " 0,95 "

Die allgemeinen Betriebskosten betragen:
in Hamm . . 13,14 M. oder 6,70 pCt.,
" Lippstadt . 5,88 " " 2,93 "
" Werdohl . 10,95 " " 5,14 "

Die Generalia betragen:
in Hamm . . 2,25 M. oder 1,15 pCt.,
" Lippstadt . 4,32 " " 2,16 "
" Werdohl . 5,76 " " 2,70 "

Die Hypotheken- und Obligationszinsen betragen:
in Hamm . . 3,81 M. oder 1,94 pCt.,
" Lippstadt . 2,73 " " 1,36 "
" Werdohl . 6,88 " " 3,24 "

Die Totallöhne, inkl. der für Roheisen, Erze und Kohlen gezahlten, betragen:
in Hamm . . 101,79 M. oder 52,99 pCt.,
" Lippstadt . 103,08 " " 51,60 "
" Werdohl . 108,23 " " 51,08 "

Totalfrachten:
in Hamm . . 37,48 M. oder 19,51 pCt.,
" Lippstadt . 40,27 " " 20,18 "
" Werdohl . 38,61 " " 18,22 "

Der Einkaufspreis der Kohle für die Herstellung von 1 000 kg Drahtstifte aus gezogenem Draht beträgt:
in Hamm . . 2,94 M. oder 1,38 pCt.,
" Lippstadt . 0,29 " " 0,13 "
" Werdohl . 2,75 " " 1,21 "

Transportkosten derselben:
Hamm . . . 1,48 M. oder 0,69 pCt.,
Lippstadt . . 0,20 " " 0,09 "
Werdohl . . 2,44 " " 1,08 "

Der Einkaufspreis des gezogenen Drahtes, der auch so angenommen ist, wie wir ihn kaufen können franco Werk, beträgt:
in Hamm . . 166,85 M. oder 78,15 pCt.,
" Lippstadt . 176,79 " " 81,19 " + 7,48 M. oder 1,34 pCt. Fracht, weil die Drahtstiftfabrik entfernt liegt von der Zieherei,
" Werdohl . 168,86 M. oder 74,25 pCt.

Die Löhne betragen:

in Hamm . .	23,88 ℳ	oder	11,19 pCt.,
= Lippstadt .	18,97 =	=	8,71 =
= Werdohl .	31,38 =	=	13,76 =

Die Beamtengehälter betragen:

in Hamm . .	1,56 ℳ	oder	0,73 pCt.,
= Lippstadt .	1,68 =	=	0,77 =
= Werdohl .	2,20 =	=	0,97 =

Die allgemeinen Betriebskosten betragen:

in Hamm . .	4,61 ℳ	oder	2,16 pCt.,
= Lippstadt .	4,03 =	=	1,85 =
= Werdohl .	10,28 =	=	4,53 =

Die Generalia betragen:

in Hamm . .	5,18 ℳ	oder	2,42 pCt.,
= Lippstadt .	4,14 =	=	1,90 =
= Werdohl .	1,99 =	=	0,88 =

Hypotheken- und Obligationszinsen:

in Hamm . .	7,00 ℳ	oder	3,28 pCt.,
= Lippstadt .	4,18 =	=	1,93 =
= Werdohl .	7,54 =	=	3,32 =

Totallöhne von Erzen an betragen:

in Hamm . .	130,97 ℳ	oder	61,88 pCt.,
= Lippstadt .	125,40 =	=	58,02 =
= Werdohl .	145,72 =	=	64,78 =

Die Totalfrachten betragen:

in Hamm . .	40,25 ℳ	oder	19,02 pCt.,
= Lippstadt .	44,82 =	=	22,76 =
= Werdohl .	42,59 =	=	18,93 =

Vorsitzender: Hiermit ist diese Frage erledigt.

Frage a. 4:

Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien? Sind diese Beträge unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

haben Sie theilweise schon beantwortet, indem Sie uns gesagt haben, daß die Verzinsung mit eingeschlossen sei.

Herr **Kamp**: Die Verzinsung des Anlagekapitals ist nicht mit eingeschlossen, nur die der Hypothekenobligationen.

Die Amortisation wird berechnet mit $^1/_{50}$ des ursprünglichen Werthes der Anlage, also sehr gering. Dieser Satz ist auch nur angenommen, weil aus dem Gewinn nicht mehr zur Verfügung stand und selbst dieser Betrag ist nicht einmal jedes Jahr verdient.

Vorsitzender: Also nicht eingerechnet in den Selbstkosten?

Herr **Kamp:** Doch.

Vorsitzender: Frage 5:

Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

Herr **Kamp:** Aus dem Jahre 1869 bin ich nicht in der Lage, Selbstkosten zu geben, weil die Gesellschaft erst im Jahre 1873 gegründet wurde, und ich habe auch nur die Preise von einem Werke, Nachrodt, da auf den übrigen keine Kalkulationen gemacht wurden, so lange sie in Privathänden waren; dieselben sind erst allmählich eingeführt.

Herr **Meier**: Welche Herren haben die Werke früher besessen?

Herr **Kamp:** In Hamm Jos. Kosacki, in Nachrodt Eduard Schmidt, in Lippstadt A. und Th. Linnhof, in Werdohl Friedrich Thomée.

Ich kann die Selbstkosten nur von Nachrodt geben und da habe ich die Prozentsätze bei Luppen für Stabeisen nicht ausgerechnet, — für 1873 haben Sie dieselben ja, — sondern nur die Werthe. Danach betrug für 1000 kg Stabeisen-Luppen der Ankaufspreis der Kohlen:

	im Jahre 1873:	1878:
	22,63 ℳ,	5,38 ℳ
Dazu Transportkosten	2,80 =	2,75 =
Transportkosten des Roheisens . .	7,10 =	5,19 =
Ankaufspreis des Roheisens . . .	189,75 =	63,43 =
Löhne	23,15 =	12,85 =
Beamtengehälter	1,61 =	1,08 =
Allgemeine Betriebskosten	12,63 =	3,62 =
Generalia . . . . :	5,67 =	4,28 =
Hypotheken- und Obligationszinsen .	4,43 =	3,21 =
Totalselbstkosten exkl. Amortisation und Zinsen des Anlagekapitals:	269,77 =	101,99 =

Die Amortisation war zu berechnen: 1873 auf 3,12 ℳ, 1878 auf 2,38 ℳ. Die Totalselbstkosten exkl. Zinsen des Anlagekapitals betrugen danach 1873: 272,89 ℳ, 1878: 104,37 ℳ; die Totallöhne von Roheisen an exkl. Roheisen betrugen 1873: 23,15 ℳ, 1878: 12,85 ℳ pro 1 000 kg Draht; Totaltransportkosten 1873: 9,90 ℳ, 1878: 8,24 ℳ.

Es wurden verbraucht an Kohlen pro 1 000 kg Stabeisen 1873: 1 325 kg, 1878: 1 144 kg; 1 000 kg Kohlen kosteten loco Grube 1873: 17,08 ℳ, 1878: 4,62 ℳ; die Fracht darauf betrug 1873: 2,12 ℳ, 1878: 2,41 ℳ pro 1 000 kg Kohlen.

Herr **Meier:** Wie kommt es, daß 1878 viel weniger Kohlen verbraucht sind?

Herr **Kamp:** Weil der Betrieb in jeder Weise verbessert worden ist.

Der Totalverbrauch an Roheisen pro 1 000 kg Stabeisen ist gewesen 1873: 1 242 kg, 1878: 1 216 kg.

Roheisen kostete 1873: 152,78 ℳ, 1878: 52,17 ℳ. Die Fracht betrug pro 1000 kg Roheisen 1873: 5,72 ℳ, 1878: 4,52 ℳ.

Bei den Luppen für Walzdraht war der Einkaufspreis für Kohlen pro 1 000 kg Luppen

	1873:	1878:
	21,72 ℳ,	5,81 ℳ
Transportkosten derselben	2,69 =	3,05 =
Einkaufpreis des Roheisens . . .	182,61 =	60,21 =
Transportkosten desselben	6,89 =	5,22 =
Löhne	21,10 =	11,28 =
Beamtengehälter	1,58 =	1,12 =
Allgemeine Betriebskosten	12,67 =	3,61 =
Generalia	5,58 =	4,06 =
Hypotheken- und Obligationszinsen	3,92 =	2,95 =
Totalselbstkosten exkl. Amortisation und Verzinsung des Anlagekapitals	258,78 =	97,58 =
Amortisation	3,09 =	2,12 =
also Selbstkosten exkl. Zinsen des Anlagekapitals	261,85 =	99,70 =
Totallöhne	21,10 =	11,28 =
Totaltransportkosten	9,58 =	8,25 =
Kohlenverbrauch pro Tonne Walzdrahtluppe	1272 kg,	1258 kg,
Kosten der Kohle loco Grube pro 1 000 kg	17,08 ℳ,	4,62 ℳ
Transportkosten der Kohle pro 1 000 kg	2,1 =	2,41 =
Roheisenverbrauch pro Tonne Walzdrahtluppe	1206 kg,	1157 kg,
zum Selbkostenpreise von . . . . pro 1000 kg.	151,52 ℳ,	52,04 ℳ
1000 kg kosteten Fracht	5,72 =	4,52 =

Vorsitzender: Frage 6:

Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

Daß Ihr Unternehmen erst seit 1873 besteht, haben Sie schon gesagt.

Herr **Kamp**: Ich habe hier die verschiedenen Bilanzen zusammengestellt, um die Entwickelung des Anlagekapitals zu zeigen. Ich bin bereit, die Tabelle zu den Akten zu geben. Das Werk ist gegründet mit 10 500 000 ℳ Aktienkapital und 3 450 000 ℳ Hypotheken, das erstere ist später erhöht worden auf 13 500 000 ℳ

Herr **Stumm**: Eine Reduktion der Aktien hat nicht stattgefunden?

Herr **Kamp**: O ja. Das Werk hat im ersten Jahre mit einem Verlust gearbeitet von 1 578 891,93 ℳ Ich muß dabei bemerken, daß der Verlust dieses Betriebsjahres größer war, aber theilweise ausgeglichen ist durch den garantirten Gewinn eines der Werke. Es lag dies daran, daß die Gesellschaft große Kontrakte in Roheisen übernommen hatte, für die es dem früheren Besitzer, da sie eine Kleinigkeit unter dem damaligen höchsten Preise waren, noch Entschädigung zu zahlen hatte, und mit diesen Preisen also in die Krisis hineinging und kolossal daran verlor. Es kosteten im Januar 1873 1 000 kg Walzdraht 408 ℳ und im Juli 1874 214 ℳ 5 000 kg beste Schweißkohle kostete damals 96 ℳ und westfälisches Roheisen 176 ℳ Letztere Faktoren blieben das ganze Jahr hindurch dieselben, während der Verkaufspreis stetig und rapide sank. Ich war damals noch nicht bei der Gesellschaft. Dieser Verlust von 1 578 891,93 ℳ wurde dadurch ausgeglichen, daß zur Deckung von anderweiten Schulden noch eine Obligation ausgegeben wurde im Betrage von 1 949 400 ℳ, dagegen wurden aber 3 390 000 ℳ Aktien vernichtet. Es ist ferner noch ein Verlust gewesen im Jahre 1876 von 252 806,25 ℳ und der ist dadurch ausgeglichen worden, daß einer der Aktionäre, der gleichzeitig Schuldner der Gesellschaft war, aber nicht bezahlen konnte, 750 000 ℳ in Aktien hergab, wogegen seine Schulden beglichen wurden. Das letzte Jahr schließt mit einem Verlust von 93 431,47 ℳ ab. Mehrere Hypotheken- und Obligationsgläubiger haben die Zinsen seit 2 Jahren geschenkt, sonst würde der Verlust noch größer gewesen sein.

Herr **Meier**: Steht für dieses Jahr schon eine Bilanz fest?

Herr **Kamp**: In diesem Jahre ist ein Verlust vorhanden von 93 431 ℳ, ohne daß Abschreibungen vorgenommen sind.

Vorsitzender: Fällt das Geschäftsjahr mit dem Kalenderjahr zusammen?

Herr **Kamp**: Nein, es geht vom 30. Juni bis 30. Juni. Die letzte Bilanz datirt vom 30. Juni 1878.

Herr **Stumm**: Wie hoch ist die Gesammtsumme, die Sie an Zinsen bezahlen?

Herr **Kamp**: Sie beträgt rund 280 000 ℳ, Hypotheken- und Obligationszinsen, laufende Zinsen nicht eingerechnet.

Herr **Stumm**: Diese letzteren decken sich wohl ziemlich mit den Zinsen, die Sie von der Kundschaft bekommen, oder bekommen Sie da nichts?

Herr **Kamp**: Nein. Wir müssen mit längeren Zinsterminen verkaufen, als sie uns gewährt werden.

Vorsitzender: Frage 7:

Steckt Gründergewinn darin, event. in welchem Maße?

Herr **Meier**: Das läßt sich vermuthen nach dem, was wir gehört haben.

Herr **Kamp**: Drei der westfälischen Werke sind von den Gründern gekauft worden für 11 862 000 ℳ und sind in die Gesellschaft eingebracht worden für 12 825 000 ℳ; demnach blieb den Gründern, wie in dem Statut angegeben ist, inkl. Stempelkosten, Provisionen und Zinsverlusten ein Gewinn von 963 000 ℳ Die Aktien sind dann noch zu 112 aufgelegt, aber nicht alle gezeichnet worden.

Herr **Meier**: Nun sind aber die Gründer und Werkbesitzer wohl ein und dieselben?

Herr **Kamp**: Nein, die Werke sind von einem Konsortium angekauft worden, von Seelig, Geber und Stahlschmidt; der eine war hier mehr betheiligt, der andere dort, dann sind sie zu dem obigen Werthe in die Gesellschaft eingebracht.

Herr **Stumm**: Diese Werthe waren jedenfalls höher als der reelle Werth? Unter dem reellen Werthe möchte ich wenigstens verstehen die Kosten der Neuanlage der Werke.

Herr **Kamp**: Sie sind jedenfalls bedeutend höher gewesen.

Frage 8:

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Ich kann Ihnen da nur genaue Zahlen über das englische konkurrirende Walzdrahtwerk geben, welches in der Nähe von Liverpool liegt. Dort beträgt der Ankaufspreis der Kohlen 10,27 ℳ — Mark oder Schilling gegenüber der Tonne kommt das ungefähr auf dasselbe hinaus — oder 8,44 pCt.; Transportkosten 1,50 ℳ oder 1,23 pCt.; Ankaufspreis des Roheisens 50,29 ℳ oder 41,32 pCt.; Transportkosten desselben 9,91 ℳ oder 8,14 pCt.; Löhne 23,14 ℳ oder 19,02 pCt.; Beamtengehälter, allgemeine Betriebskosten und Generalia 26,59 ℳ oder 21,85 pCt.; in Summa 121,70 ℳ oder 100 pCt.

Herr **Stumm**: Ist das die Qualität von Walzdraht, welcher dem von Ihnen angegebenen Preis entspricht?

Herr **Kamp**: Es ist nicht genau dieselbe Qualität, aber die Engländer sind vermöge ihrer Verbindungen in der Lage, diese Qualität noch theurer zu verkaufen, als wir unsere bessere Qualität, für welche ich die Preise vorhin angegeben habe.

Herr **Stumm**: Aus welchem Roheisen ist diese Qualität hergestellt?

Herr **Kamp**: Aus verschiedenen Marken Middlesborough-, Staffordshire- und Cumberland-Eisen, genau weiß ich es nicht. Es werden dort für 1000 kg Walzdraht gebraucht 1962 kg Kohlen, mit einem Ankaufspreis von 5,45 ℳ, Transportkosten 0,75 ℳ Ferner 1266 kg Roheisen zum Ankaufspreise von 39,72 ℳ und Transportkosten 7,82 ℳ

Herr **Stumm**: Welche Nummer Walzdraht?

Herr **Kamp**: Es ist Nr. 6 englisch.

Herr **Stumm**: Auf welche Weise haben Sie die englischen Preise ermittelt?

Herr **Kamp**: Ein Engländer war bei uns, wir haben ihm alle Zahlen gegeben. Ich habe ihn dann wieder besucht. Als ich zur Enquete vorgeladen wurde, habe ich ihn gebeten, mir die Selbstkosten anzugeben und ich kann, wenn ich nach dem Charakter des Mannes schließe, nur annehmen, daß er mir die richtigen Zahlen angegeben hat.

Herr **Stumm**: Ueber belgische Verhältnisse haben Sie keine direkten Zahlen?

Herr **Kamp**: Nein; ich kann nur im Allgemeinen urtheilen nach dem, was mir von befreundeter Seite gegeben ist und auch nach meinen Erfahrungen, die ich früher in Burbach bei Saarbrücken gemacht habe, daß die belgischen Arbeiter wesentlich besser arbeiten, als die westfälischen, daß sie in den Puddel- und Schweißwerken wesentlich mehr leisten und dadurch ganz enorm sparen an Abbrand, Kohlenverbrauch, allgemeinen Unkosten u. s. w.

Herr **Stumm**: Aber sie müssen das Qualitätseisen theuerer bezahlen?

Herr **Kamp**: Allerdings, sie machen aber eine gewöhnliche Qualität Walzdraht, die dem unsrigen nicht ganz entspricht, aber für viele Zwecke ganz dieselben Dienste leistet wie die

unsrige, und diese Qualität hat einen wesentlich billigeren Preis als bei uns. Ich weiß nicht, wie die Leute es machen, sie mögen etwas deutsches Roheisen zusetzen, aber sie verkaufen diesen Draht zu 124 ℳ und dabei ist er noch dünner als unser Walzdraht, er ist auf 19 und 20 gewalzt und sehr gut geeignet für Drahtstifte.

Herr **Stumm**: Die Belgier haben höhere Kohlenpreise?

Herr **Kamp**: Dann brauchen sie aber auch soviel weniger und haben billigere Frachten.

Ich weiß nicht, ob Ihnen von einem anderen Sachverständigen die Zahlen über belgische Produktion gegeben sind; ich habe hier einen Vergleich gegen Aachen. Die Rothe Erde bei Aachen war in der Lage, sich die Zahlen zu verschaffen. Danach sind die Löhne ziemlich dieselben. Ein Puddler bekommt in Aachen per 1000 kg 5,50 ℳ, in Belgien 7,30 Frs. Ein Schweißer in Aachen 2,14 ℳ, in Belgien 2,80 Frs.; ein Walzer in Aachen 1,85 ℳ, in Belgien 2,30 Frs. per Tonne; die Tagelöhner in Aachen 2,40 ℳ, in Belgien 3 Frs. Belgien würde bezüglich der Lohnsätze also nicht im Vortheil sein.

Dagegen stellt sich die Arbeitsleistung sehr verschieden. Während in Aachen ein Puddler 7 Chargen à 240 kg macht, macht der belgische Puddler 8 bis 9 Chargen à 220 kg; der Puddelofen verbraucht bei beiden ungefähr dasselbe Quantum Kohlen. Der Kohlenverbrauch in Belgien ist per 1000 kg Luppen-Ausbringen um 180 kg oder zu heutigem Preise um 75 ₰ geringer wie in Aachen. Es wird außerdem auch der Abbrand wesentlich geringer, so daß der Belgier 20 kg Roheisen per Tonne Luppen weniger gebraucht wie der Aachener, und das macht zu Gunsten Belgiens 84 ₰ aus.

Ebenso vermindert sich durch diese größere Produktion der Verbrauch an Materialien, Reservestücken, allgemeinen Unkosten, Löhnen 2c. Die Belgier haben, wie in Aachen, für 8 Puddelöfen nur ein und dasselbe Personal beschäftigt.

Darnach beträgt die Verminderung der letztgenannten Kosten pro 1000 kg ℳ 1,75, so daß sich der Luppen-Preis in Belgien in Summa um ℳ 3,34 pro 1000 kg billiger stellt als in Aachen.

Herr **Stumm**: Wie hoch ist der Verkaufspreis des Roheisens in Belgien?

Herr **Kamp**: Der Verkaufspreis des Roheisens Nr. 3 beträgt in Belgien 50 Frs., der Selbstkostenpreis 45,81, sie haben keine höhere Fracht, wie in Aachen, da es im Lande selbst fabrizirt ist.

Herr **Stumm**: Wie ist die Qualität von Nr. 3.

Herr **Kamp**: Die beste belgische Qualität stelle ich der luxemburgischen gleich.

Herr **Stumm**: In England, z. B. in Middlesborough, wird nach dem Korn sortirt von 1—6 herunter.

Herr **Kamp**: So daß also Nr. 1 die beste Qualität ist. In Belgien wird gerade die entgegengesetzte Bezeichnung angewandt. Nr. 1 ist die schlechteste Qualität. Ich habe eigentlich geglaubt, daß Ihnen die Zahlen von Hochofen-Sachverständigen gegeben worden sein. Die Selbstkosten des Roheisens Nr. 1, also von der schlechtesten Qualität, betragen 39,60 Frs., der Verkaufspreis 40 Frs.; Nr. 2 Selbstkosten 45—46 Frs., Verkaufspreis $47\frac{1}{2}$—50 Frs.; Nr. 3 Selbstkosten 46—48 Frs., Verkaufspreis 50 Frs.; Nr. 3 Prima 48 bis 50,50 Frs., Verkaufspreis 54 Frs.

Herr **Stumm**: Sind Sie darüber orientirt, ob diese Nr. 3 weißes Roheisen aus Minette oder gleichartigen belgischen Erzen hergestellt ist, oder wird noch ein anderes Erz dazu verwandt?

Herr **Kamp**: Nein. Aehnlich wie es sich mit dem Puddler verhält, verhält es sich mit den Schweißern, auch sie machen in Belgien 1 500 kg Fertigfabrikat pro Schicht und Ofen mehr.

Herr **Stumm**: Auf welche Ersparniß kommen sie denn bei dem Stabeisen?

Herr **Kamp**: 15,40 ℳ Ersparniß pro 1000 kg rechnen wir heraus bei dem Stabeisen gegen die Aachener Sätze.

Herr **Stumm**: Produzirt nicht Aachen etwas billiger als Sie?

Herr **Kamp**: Ja, in Folge des billigeren Roheisens, es ist kein unseren Verhältnissen genau entsprechendes Beispiel zu finden. Außerdem sind sowohl in Belgien wie in England die Arbeiter geschickter und leistungsfähiger, als die unsrigen, darüber kann wohl kein Zweifel sein, ihre Lehrzeit wird nicht durch den Militärdienst unterbrochen u. s. w. Die Werke sind billiger, sie haben nicht eine so hohe Amortisation nöthig, sie haben bessere Kohlen, als wir sie im Allgemeinen in Westfalen verwenden. Wir könnten sie allerdings auch haben, aber sie würden uns zu theuer kommen. Die englischen Werke haben ein viel geringeres Betriebskapital und fast gar keine Amortisation gegenüber den westfälischen, von denen die meisten in den Händen von Aktiengesellschaften sind. Zudem sind die Frachten in Belgien ganz entschieden billiger, die Engländer haben auch den Vorzug der billigeren Kanal- und Exportfrachten gegen uns, Letzteres ist noch bei einer späteren Frage zu erwähnen.

Was Weißblech betrifft, das wir auch fabriziren, so sind die englischen Roheisenmarken besser dazu geeignet, wie die unsrigen, die englischen Arbeiter sind geschickter und gerade bei der Fabrikation von dünnen Blechen kommt es ungeheuer auf die Leistungsfähigkeit und Geschicklichkeit der Arbeiter an.

Herr **Stumm**: Liegt es nicht daran, daß die Engländer ihr Weißblech vielfach durch Wasserkraft herstellen?

Herr **Kamp**: Ja; dann haben auch die Engländer ältere Werke, sie haben mehr Erfahrungen als wir, das kommt alles dazu.

b. Arbeiterverhältnisse.

Frage 1:

Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

In unserem Distrikt ist kein Mangel an Arbeit, auch nicht an gewöhnlichen Arbeitern, wohl aber fehlt es für unsere Walzfabrikation an geübten Facharbeitern, wenigstens sind sie etwas schwerer zu bekommen und die Lohnsätze sind für diese auch etwas höher. Das rührt aber daher, daß viele Puddelwerke, die durch die traurigen Verhältnisse der Eisenindustrie zum Stillegen gekommen waren und speziell durch das Aufhören der Eisenschienen-Fabrikation sich genöthigt gesehen haben, um ihre Anlagen zu verwenden, sich auf die Walzdrahtfabrikation zu werfen.

Frage 2:

Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

Auf unseren Werken speziell sind nur zeitweise Arbeiter entlassen, wenn es uns eben trotz aller Bemühungen nicht möglich war, die nöthige Arbeit zu bekommen. Wir sind deshalb viel ins Ausland gegangen, aber oft war es uns doch nicht möglich. Im Allgemeinen beschäftigen wir jetzt mehr Arbeiter auf unseren Werken als 1873; in Hamm wurden im Jahre 1876 694 Arbeiter beschäftigt, im Jahre 1878 699 Arbeiter, in Nachrodt 1873 559 Arbeiter, jetzt 540, in Lippstadt im Jahre 1873 304 Arbeiter, jetzt 393; in Werdohl im Jahre 1876 262, jetzt 357 Arbeiter. Wenn einige von diesen Zahlen auffallen, bemerke ich, daß in einer Ziegherei in Hamm im Jahre 1871 nur 89 Arbeiter beschäftigt waren, jetzt aber 164, nicht etwa, weil wir die Anlage selbst vergrößert haben, sondern weil wir Tag- und Nachtschichten eingerichtet haben, um eben die Anlagen weiter auszunutzen und unsere Generalkosten zu vermindern, es blieb uns nichts anderes übrig.

In der Weißblechfabrik in Nachrodt waren bis vor einigen Monaten noch 39 Arbeiter beschäftigt. Die Zahl ist

bereits auf 1/3 reduzirt und wahrscheinlich werden wir den Betrieb ganz einstellen müssen, weil wir zuviel dabei verlieren.

Herr **Stumm**: Wieviel Kisten, wieviel Centner oder Kilogramm produziren Sie?

Herr **Kamp**: Wir machen im Durchschnitt pro Straße und Schicht 30 Kisten. Die Arbeiterzahl im Puddel- und Walzwerk Lippstadt betrug 1873 136, jetzt 172, weil wir mit unseren Walzstraßen mehr leisten, mehr Luppen konsumiren, müssen wir mehr Puddelöfen treiben. Für die Zieherei liegen dieselben Gründe für die Vermehrung wie bei Hamm vor, ebenso in Werdohl. Dort sind die Arbeiter im Puddel- und Walzwerk aus denselben Gründen, wie bei Lippstadt vermehrt. Wir leisten auch mehr mit den vorhandenen Walzstraßen.

Ich habe noch von einem Privatwerk die Arbeiterzahl; dieselbe betrug im Jahre 1873/74 731 und heute beträgt sie nur 429. Das Werk hat früher Schienen fabrizirt und in Folge dessen ist ein großer Theil des Werks zum Stillstande gekommen. Ebenso beschäftigt die Rothe Erde bei Aachen heute 33 1/3 pCt. weniger als 1873. So könnte ich Ihnen noch Verschiedene aus unserer Branche anführen, die nicht die Hälfte der Arbeiter von damals beschäftigen, wie Gute Hoffnungshütte, Phönix 2c.; das Werk von Hoesch in Lendersdorf liegt ganz still, das in Eschweiler arbeitet schwach, die Rothe Erde bei Dortmund liegt ganz still, ebenso Gebrüder Herbertz zu Langendreer und noch viele andere. Daß überhaupt kein Mangel an Arbeitern ist, liegt daran, daß die Industrie bei uns im Jahre 1872 bis 73 aus den östlichen Provinzen Leute rekrutirt hatte und diese wieder zurückgegangen sind; früher hat es an Arbeitern gefehlt, aber es hat sich ausgeglichen.

Herr **Stumm**: Die Thatsache, daß Sie mehr Arbeiter beschäftigen als 1869, erstreckt sich diese auch auf Ihre anderen Kollegen in der Walzdrahtfabrikation? Sie haben vorhin gesagt, daß die Verminderung der Arbeiterzahl auf diesen Werken auf das Zurückgehen der Schienenfabrikation zurückzuführen sei; beschäftigt die Walzdrahtfabrikation in Westfalen überhaupt heute mehr Arbeiter als 1873?

Herr **Kamp**: Sie beschäftigt bedeutend mehr Arbeiter.

Frage 3.

Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

Ich habe mir erlaubt, in einer Tabelle die Leistungen der verschiedenen Arbeiter nach Akkordsätzen und den Verdienst pro Schicht zusammenzustellen. Ich bemerke dabei, daß aus dem eben angegebenen Grunde, daß es an Facharbeitern fehlt, gerade für diese die Löhne nicht in dem Maße zurückgegangen sind, wie bei anderen Fabrikationszweigen. Die zu 1000 kg Walzdraht ausgegebenen Löhne haben sich jedoch gegen 1874 ganz bedeutend vermindert. Im Oktober 1874 hatten wir für 1000 kg. Walzdraht direkte und indirekte Löhne im Puddel- und Schweißwerk, in Hamm 33,00 ℳ und im März 1878 22,70 ℳ, das ist eine Reduktion von 31,84 pCt. Seitdem sind die Löhne mehrmals um circa 10 pCt. ermäßigt. Bei Nachrodt betrug die Durchschnittsziffer vom Lohn 1874 33,83 ℳ, im März 1878 25,27 ℳ, das ist eine Reduktion von 25,30 pCt.; in Lippstadt im Oktober 1874 25,1 ℳ, im März 1878 20,53 ℳ, das ist eine Reduktion von 17,91 pCt. in Werdohl 1874 29,16 ℳ, im März 1878 25,26 ℳ, das ist eine Reduktion von 14,2 pCt.

Herr **Stumm**: Können Sie uns keinen Durchschnittslohn pro Arbeiter angeben?

Herr **Kamp**: Der Verdienst pro Kopf und Schicht von sämmtlichen Leuten durchschnittlich betrug im März 1874 in Hamm 3,1 ℳ, im März 1878 3,19 ℳ. Er ist also gestiegen, das liegt aber daran, wie Sie aus den Zahlen nachher ersehen werden, daß die Leistung eine ganz bedeutend größere geworden ist. Sie ist z. B. in Hamm bei der Walzdrahtfabrikation von 5000 kg auf 9000 kg gestiegen, und so ähnlich bei den anderen Werken. Es sind ferner eine große Menge von Leuten abgeschafft worden, und die Arbeit dieser Leute ist anderen aufgebürdet. In Nachrodt betrug im März 1874 der Durchschnittslohn 3,35 ℳ, im März 1878 2,82 ℳ; in Werdohl 3,39 ℳ, im März 1874 und im März 1878 2,99 ℳ.

Vorsitzender: Sie hatten angegeben, daß bei Hamm in der neuesten Zeit noch ein Abschlag stattgefunden hätte; ist das bei den andern Werken auch der Fall gewesen?

Herr **Kamp**: In Lippstadt durchgehends, in Nachrodt theilweise; in Werdohl war es aus speziellen Gründen damals noch nicht möglich. Ich kann hier nur einzelne Positionen für die Löhne angeben, da es zu weit führen würde, wenn ich die ganzen Tabellen verlesen wollte.

Herr **Stumm**: Sind die Durchschnittslöhne der jugendlichen Arbeiter darin mit enthalten?

Herr **Kamp**: Solche dürfen wir nicht mehr beschäftigen, um nicht mit dem Gesetz in Konflikt zu kommen, weil wir Tag- und Nachtschichten haben und sie in der Nacht nicht beschäftigen dürfen.

Herr **Stumm**: Aber die Novelle der Gewerbeordnung gestattet es vom 1. Januar an.

Herr **Kamp**: Wir sind bisher noch immer bestraft worden, wenn wir es thaten.

Herr **Stumm**: Haben Sie nicht die Absicht von der Novelle Gebrauch zu machen?

Herr **Kamp**: Ja, schon unserer Arbeiter wegen, welche bedauern, daß ihre Söhne gezwungen sind vom 14—16 Jahre zu bummeln, anstatt zu verdienen und dadurch zum Unterhalt der Familie beizutragen. Die Frauen- und Kinderarbeit ist auch ein wesentlicher Punkt für die niedrigen Selbstkosten der Belgier. Ich will heute nur die Zahlen anführen aus einer anderen Tabelle. In Draht-Luppen speziell leistete ein Puddler im Jahre 1869 in Hamm 1 150 kg pro Schicht, 1873 1 150 kg, 1878 1 330 kg. Damals war der Akkordsatz 3,0 ℳ, im Jahre 1873 4,20 ℳ, im Jahre 1878 3,15 ℳ pro 1000 kg. Der Verdienst 1869 4,15 ℳ, 1873 4,85 ℳ, 1878 4,30 ℳ. Ein erster Schweißer leistete 1869 an Walzdraht 5 000 kg, 1873 5 500 kg, 1878 9 000 kg. Der Akkordsatz war 1869 1,05 ℳ, 1873 1,20 ℳ, 1878 0,90 ℳ, der Verdienst 5,25 ℳ, 6,60 ℳ, 8,10 ℳ, also jetzt höher für diese besonders seltenen Facharbeiter. So verhält es sich annähernd auf den übrigen Werken auch. Vergl. die angehängte Tabelle.

Herr **Stumm**: Ist das eine Mehrarbeitsleistung des Puddlers, oder liegt es es daran, daß Sie jetzt Roheisen verwenden, welches sich leichter puddelt? oder haben Sie vielleicht Doppelöfen oder Vorwärmer?

Herr **Kamp**: Es ist eine Mehrleistung; wir haben jetzt auch nur einfache Oefen, gar keine Vorwärmer.

Der Tagelohn eines Schlossers in Hamm betrug 1869 2 ℳ, 1873 2,60 ℳ, 1878 2,35 ℳ; der Lohn eines Tagelöhners betrug 1869 1,80 ℳ, 1873 2,20 ℳ, jetzt 1,90 ℳ. Die Leute müssen aber auch etwas ganz anderes leisten.

Herr **Stumm**: Finden Sie nicht, daß die Puddler bei ihrer jetzigen Leistung mehr arbeiten müssen, als ihre Gesundheit aushalten kann?

Herr **Kamp**: Ich habe mit vielen Kollegen darüber gesprochen. Alle sind der Ansicht, daß jetzt viel mehr Krankheiten unter den Arbeitern herrschen als früher. Ich wollte mir erlauben, bei der großen Reduktion der Löhne auszuführen, daß ich mich doch, so nöthig wir es auch hätten, von meinem Standpunkt aus, für eine weitere Reduktion der Löhne nicht aussprechen kann, weil ich die Erfahrung gemacht habe, daß wir bei der untersten Grenze angekommen sind, und wenn die Leute auch theilweise etwas mehr verdienen wie 1869, so sind doch alle Nahrungsmittel so viel theurer; die Leute

arbeiten viel mehr, müssen also auch viel mehr verzehren, um es aushalten zu können. Trotzdem sind die Leute noch schwächlicher geworden. Ich kann Ihnen das Urtheil eines Freundes in England anführen, daß unsere Leute ganz traurig aussehen, gegenüber den englischen Arbeitern.

Vorsitzender: Dadurch würde die folgende Frage 4:

> Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

beantwortet sein.

Herr **Kamp** Ich darf wohl zu 4 noch eine Bemerkung machen. Ich habe also gesagt, wenn auch die Löhne theilweise etwas höher sind, so sind doch auch die Lebensmittel u. s. w. bedeutend im Preise gestiegen. Ich darf hier wohl noch von dem Dortmunder Walzwerke die Lohnsätze angeben, damit Sie sehen, daß die Reduktion nicht blos auf unseren Werken vorgenommen ist.

Herr **Stumm:** Also auch dort sind die Löhne höher als im Jahre 1873?

Herr **Kamp**: Nein, sie sind nirgends höher wie 1873.

Herr **Stumm**: Ich bitte um Entschuldigung, aus Ihren Angaben geht hervor, daß der Verdienst pro Tag und Schicht für Puddler höher ist.

Herr **Kamp**: Nicht pro Tag und Schicht, sondern pro Kopf sämmtlicher Arbeiter im Durchschnitt, weil eine Masse von geringeren Arbeitern abgeschafft ist.

Herr **Stumm:** Welche Durchschnittslöhne haben Sie für Puddler und Schweißer gegeben?

Herr **Kamp:** Für Puddler 1873: 4,85, 1878: 4,30, für erste Schweißer i. J. 1873 *M.* 6,60; 1878 *M.* 8,10. Ich wiederhole, eine solche Erhöhung finden Sie nur bei diesen speziellen Arbeitern, wie Walzer und Schweißarbeiter der Drahtfabrikation.

Herr **Stumm:** Meine Frage bezog sich darauf: ist diese Erfahrung, daß einzelne Fach-Arbeiter heute mehr verdienen, wie 1873, bei den Dortmunder Walzwerken auch zugetroffen?

Herr **Kamp:** Nein, bei Stabeisen ist das überhaupt nicht der Fall. Bei Stabeisen stellen sich die Löhne so: ein erster Schweißer verdiente in Hamm i. J. 1869 4,40, 1873 5,40 und 1878 blos 5 *M.*; ein erster Puddler für Stabeisen 1869 4,80, 1873: 5,55, 1878: 4,50 *M.*, und so ist es auf den übrigen Werken auch.

Herr **Stumm:** Ich möchte bitten, daß Sie diese Zahlen sehr genau im stenographischen Berichte nachsehen, weil es ja kommen könnte, daß dieselben von den Stenographen gleich mir nicht so aufgefaßt worden sind, wie Sie sie haben geben wollen.

Herr **Kamp**: Ich wiederhole, daß die Löhne seit 1869 nur zugenommen haben in Folge der besonderen Verhältnisse speziell gesuchter Facharbeiter. Im Uebrigen sind sie größtentheils niedriger wie 1869 für diese Puddler u. s. w., wie aus den Tabellen, die ich überreiche, hervorgeht.

Um es hier zu konstatiren, will ich von Dortmunder Walzwerken die Leistungen und Löhne angeben. Im Jahre 1869 betrug bei der Stabeisen-Fabrikation die Leistung des Puddlers 1 300 kg, 1873: 1 400 kg, 1878: 1 700. Der Lohn betrug pro Schicht beim ersten Puddler 1869: 5,50, 1873: 7,60, 1878: 4,50 *M.*; beim zweiten Puddler — die Leistung desselben wie beim ersten — der Verdienst 1869: 4,4 *M.*, 1873: 4,40 *M.*, 1878: 3,20 *M.*; beim ersten Schweißer ist es am allerauffallendsten, nämlich Leistung: 1869: 2 000 kg, 1873: 2 800, 1878: 6 000 kg, Verdienst 1869: 6 *M.*, 1873: 10,20 *M.*, 1878: 4,50. *M.*

Herr **Stumm:** Kann man überhaupt beim Schweißer diese Zahlen gegen einanderstellen? Dazu müßte man genau die fabrizirten Dimensionen kennen. Sonst müßte man von der Voraussetzung ausgehen, daß gleiche Durchschnittsdimensionen in den betreffenden Jahren gewalzt worden sind.

Herr **Kamp:** Es sind das Durchschnittssätze aus der Stabeisenfabrikation der Dortmunder Union, die mir die Herren gegeben haben. 1869 haben wir, soviel ich beurtheilen kann, dieselben Stabeisen-Dimensionen fabrizirt; damals war ich auf dem Dortmunder Walzwerk.

Herr **Stumm:** Bei mir wechselt das prozentuale Verhältniß zwischen Grobeisen und kleinerem Eisen von Jahr zu Jahr bis zu 30 pCt.

Herr **Kamp:** Es ist das wohl möglich. Ich kann aber nicht annehmen, daß der Wechsel auf dem Dortmunder Werk ebenso bedeutend sei.

Herr **Stumm:** Gewiß, aber das Quantum, welches der Schweißer im Schweißofen leistet pro Schicht, ändert sich direkt mit den Dimensionen, so daß ich glaube, daß Ihre Zahlen nicht ohne Weiteres als eine Vermehrung der Leistung angesehen werden können.

Herr **Kamp**: Ich kann Ihnen nur einen Durchschnitt angeben, aber Sie sehen daraus, daß in Dortmund bei den Schweißern der Verdienst pro Schicht um 25 pCt. abgenommen hat gegen 1869.

Beim Walzmeister ist dieselbe Verminderung eingetreten.

Vorsitzender: Die Frage 4 dürfte damit erledigt sein.

Herr **Kamp:** Ich möchte zu 4 noch bemerken: ich habe schon gesagt, daß meines Erachtens die Löhne nicht mehr heruntergesetzt werden können, weil die Arbeiter dann nicht mehr in der Lage wären, sich so zu nähren, wie es ihre schwere Arbeit erfordert, die Leistungsfähigkeit würde entschieden nachlassen. Wir haben vorhin schon davon gesprochen, daß nach den auf allen Werken gemachten Beobachtungen jetzt viel mehr Krankheiten vorkommen wie früher. Die Arbeiter würden dann auch nicht in der Lage sein, ihre Wohnungen in dem Maße zu bezahlen wie jetzt, sie würden sich mit schlechteren Wohnungen behelfen müssen. Das würde auch entschieden einen traurigen Einfluß auf die Sittlichkeit der Familien haben. Es sind außerdem die Lebensmittelpreise in unseren Gegenden jetzt entschieden höher als 1869. Nach den Zahlen, die ich von Lippstadt habe, kostete die Butter im Jahre 1869 60 bis 70 ₰, 1878 1,00 bis 1,10 *M.*; das Rindfleisch 1869 40 bis 50 ₰, 1878 60 bis 70 ₰; der Zentner Kartoffeln 1869 1,90, *M.* 1878 4 bis 4,50 *M.* Was die Lebensmittelpreise in Hamm anbelangt, so muß ich mir vorbehalten, Angaben darüber zu machen, man hat mich seitens des Magistrats damit leider im Stiche gelassen.

Vorsitzender: Werden Sie dieselben so zeitig bekommen, daß sie noch dem stenographischen Berichte angefügt werden können?

Herr **Kamp:** Ich glaube kaum.

Ich habe mir erlaubt zum Beweise der höheren Besteuerung die Steuern der Stadt Hamm auszuziehen, vom Jahre 1865 an.

Da betrugen die Kommunalsteuern im Jahre 1865 $76\,^{2}/_{3}$ pCt. der Klassen- und Einkommensteuer, 1869 $118\,^{1}/_{3}$ pCt. und im Jahre 1877/78 150 pCt. Dabei wurden seit 1875 25 pCt. der Grund- und Gebäudesteuer zur Kommunalsteuer mit herangezogen; was also auch eine wesentlich höhere Steuerlast für einen Theil unserer Arbeiter bildete, die ja theilweise selbst kleinere Grundstücke und Häuser besitzen. Die evangelische Kirchen- und Schulsteuer zusammen war von $66\,^{2}/_{3}$ pCt. im Jahre 1865 auf $70\,^{2}/_{5}$ Cpt. im Jahre 1869 und auf 174 in dem Jahre 1878/79 gestiegen.

Herr **Stumm**: Die evangelische Kirchen- und Schulsteuer?

Herr **Kamp:** Diese wurden früher zusammen erhoben, in den letzten Jahren sind sie getrennt, ich habe aber des Vergleichs wegen die Summen aufgeführt.

Herr **Stumm**: In der Kommunalsteuer von 150 pCt. sind die Schulkosten nicht enthalten?

Herr **Kamp**: Nein.

Die katholische Kirchensteuer betrug 1865 und 1869 20 pCt., seit die Gehälter der Geistlichen gesperrt sind, allerdings nur 6 pCt.

Ich hielt es doch für nöthig diese Erklärung zu geben. Die katholische Schulsteuer betrug im Jahre 1865 55 pCt. im Jahre 1869 $83\frac{1}{3}$ pCt. 1878 160 pCt. so daß ein evangelischer Einwohner von Hamm im Jahre 1865 $143\frac{1}{3}$ pCt. der Klassen- und Einkommensteuer an derartigen städtischen Steuern bezahlte, 1878/79 324 pCt. und ein katholisches Gemeindemitglied 1865 $151\frac{2}{3}$ pCt., 1878/79 316 pCt. Ebenfalls sind seit 1877 auch 25 pCt. der Grund-, Gebäude- und Gewerbesteuer zur katholischen Schulsteuer herangezogen.

Herr **Stumm**: Haben Sie keine Arbeiter, die, um sich allen diesen Besteuerungen zu entziehen, keiner Kirche angehören?

Herr **Kamp**: Ich glaube nicht.

Die Herren wissen ferner, daß direkte Steuern ja auch ganz wesentlich in die Höhe geschraubt sind, sodaß der Steuerdruck kaum noch erträglich ist.

Herr **v. Schloer**: Ich möchte mir die Frage erlauben, wieviel etwa ein Schweißer oder ein Puddler an Staatssteuern zu bezahlen hat?

Herr **Kamp**: Das kann man ziemlich leicht berechnen.

Herr **Stumm**: Deswegen wohl nicht, weil wir die Praxis der Steuerbehörden nicht kennen. Sie werden sich daran erinnern, daß bei Ihnen in Burbach der Puddler bei demselben Verdienste ganz anders eingeschätzt wird, als bei mir in Neunkirchen.

Herr **Kamp**: Die Puddler und Schweißer werden mit mäßigen Sätzen herangezogen, denn die Kommission ist ziemlich genau unterrichtet von dem, was die Leute verdienen.

Herr **Stumm**: Die Differenz liegt darin, in welcher Weise die Zahl der Arbeitsschichten pro Jahr berechnet wird. Das ist ja willkürlich. Ebenso haben die Akkordarbeiter auch Schichtlohn für den Fall, wo sie nicht im Akkord arbeiten. Einzelne Einschätzungskommissionen berücksichtigen mehr diese Schichtlöhne, während andere die höheren Akkordlöhne zu Grunde legen.

Herr **Kamp**: Bei uns werden die Akkordlöhne zu Grunde gelegt, aber es wird auf die Ausfälle durch Krankheit billige Rücksicht genommen.

Herr **Stumm**: Sie sagen, daß bei Ihnen der Arbeiter im großen Durchschnitt so eingeschätzt wird, wie er nach seinem Verdienste gesetzlich eingeschätzt werden müßte?

Herr **Kamp**: Das ist in den westfälischen Gemeinden wohl durchaus der Fall. Sie können sich leicht ausrechnen, daß in den meisten westfälischen Städten der Arbeiter eine kolossale Steuerlast zu tragen hat. Z. B. in Hoerde 600 pCt., in Haspe 800 pCt. Kommunalsteuer.

Herr **v. Schloer**: Ich habe die Frage deshalb gestellt, weil neulich ein Herr uns dargelegt hat, daß etwa pro Monat 3 ℳ. und ein Bruchtheil Leistung für öffentliche Zwecke auf den dortigen Arbeiter fällt.

Herr **Stumm**: Das würde, glaube ich, noch höher kommen.

Vorsitzender:

Frage 5:

> Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

Ist in Beantwortung der Frage 4 mit enthalten.

Frage 6.:

> Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Herr **Kamp**: Im Allgemeinen kann man nur sagen, daß übertriebene Lohnerhöhungen, wie wir sie in den Jahren 1872/73 gehabt haben, einen sehr schädlichen Einfluß ausgeübt haben, daß die Leute zum Feiern und zur Völlerei veranlaßt wurden, daß aber andererseits ein Theil der Arbeiter sich ganz hübsche Ersparnisse gesammelt hat. Es läßt sich nicht verkennen, daß die Leute damals viel besser gelebt haben, besser gegessen und besser gewohnt haben, und daß, was ganz wesentlich ist, sie damals verhältnißmäßig viel mehr Bier getrunken haben, während sie sich jetzt mit Schnaps behelfen. Wie schädlich das aber für die Leute ist, wissen Sie ja Alle. Beim Einfluß der Gesetzgebung werde ich mir erlauben, speziell darauf zurückzukommen.

Herr **Stumm**: Sie sind also der Ansicht, daß eine Lohnerhöhung, vorausgesetzt daß sie stetig ist, auf die Moralität der Leute günstig einwirkt?

Herr **Kamp**: Ja, nur keine sprungweise, wie es 1872/73 bei uns der Fall war.

Frage 7.:

> Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

Bei den Arbeitern unserer Gegend haben wir mit der Sozialdemokratie wenig zu thun gehabt, fast gar nicht. Wo es versucht wurde, die Leute aufzuwiegeln, ist es nicht gelungen. Wohl haben einzelne Strikes stattgefunden 1873/74, wenn die Löhne reduzirt wurden, dieselben haben aber meist nach kürzerer Zeit mit Nachgeben der Arbeiter geendet.

Herr **Stumm**: Also Ihre Gegend ist augenblicklich nicht unter dem Drucke sozialdemokratischer Agitation?

Herr **Kamp**: Ja, ich muß aber sagen, daß man doch im Allgemeinen dem Arbeiter anmerkt, daß er mit seinem Loose sehr unzufrieden ist. Ich habe früher bei den Arbeitern eine viel bessere Gesinnung gegen ihre Vorgesetzten gefunden, als jetzt, einen viel intimeren Verkehr zwischen beiden.

Herr **Stumm**: Sie scheinen aber auch zuzugeben, daß das eine gewisse Berechtigung hat?

Herr **Kamp**: Ich gebe es zu und muß mich entschieden gegen jede weitere Verschlechterung der Löhne aussprechen. Wenn wir sie reduzirt haben, so haben wir es durch die Verhältnisse gezwungen gethan und ich habe stets Gelegenheit genommen, den Leuten zu sagen, daß es uns leid thut.

Frage 8.:

> Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

Ich habe hier von den verschiedenen Werken die Leistungen und Löhne zusammengestellt. Bei einem Puddler läßt sich das indeß absolut nicht vergleichen, weil es etwas ganz Anderes ist, wenn bei uns derselbe 1 500 kg macht und wenn dies ein belgischer Arbeiter thut.

Herr **Stumm**: Geht das Roheisen, welches Sie hauptsächlich zu verarbeiten haben, langsamer, als das gewöhnliche Luxemburger Roheisen?

Herr **Kamp**: Ja! Wesentlich. Darnach stellt sich der Verdienst des 1. und 2. Puddlers zusammengenommen, weil ich für Belgien und England nur diese Zahlen hatte, in Hamm auf 7,80 ℳ., die Leistung auf 1 500 kg, in Lippstadt Verdienst 7,20 ℳ., Leistung 1 500 kg, in Dortmund der Verdienst auf 7,70 ℳ., die Leistung auf 1 700 kg — das ist für Stabeisen; in Aachen der Verdienst auf 9,24 ℳ., die Leistung 1,680 kg, in Belgien: Verdienst 10,92 ℳ., Leistung auf 1 870 kg; auf dem Werke, von dem ich Ihnen die Drahtpreise angegeben habe, der Verdienst auf 10,51 ℳ., die Leistung auf 1 250 kg.

Herr **Meier**: Das englische?

Herr **Kamp**: Ja, in Middlesborough ist der Verdienst 8,25 ℳ., die Leistung 1 280 kg.

Frage 9:

Sind dieselben einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen, in welchem Maße ist dies der Fall?

Herr **Kamp**: Wenn ich zunächst zu Belgien übergehen darf, so habe ich mir aus dem Rapport sur la situation de l'industrie minérale métallurgique dans la province de Liége Belgique“ von einem Staatsingenieur folgende Zahlen ausgezogen, die allerdings nicht speziell auf die Eisenarbeiter Bezug haben, darüber konnte ich keine genauen Zahlen bekommen, die aber doch wohl auf die Verhältnisse schließen lassen: in der Provinz Lüttich sind beschäftigt 23 215, worunter 80 pCt. Männer, 7 pCt Weiber und 13 pCt. Kinder unter 15 Jahren, und doch kommt auf den Arbeiter ein Durchschnittsverdienst von 862 Frks. = 689,60 ℳ pro Jahr. Die Weiber und Kinder sind sicher höchstens mit 1 ℳ pro Tag anzurechnen. Wenn ich aber bei uns nach den Sätzen, die ich von 2 verschiedenen Gruben habe, rechne und nehme 300 Arbeitsschichten pro Jahr an, welche die belgischen Arbeiter auf den Gruben doch sicher nicht haben, dann würden die Bergleute bei 2,21 ℳ Durchschnittslohn, wie sie ihn auf der Zeche Massen jetzt bekommen, nur 663 ℳ und auf der Zeche Courl bei 2,26 ℳ täglich nur 678 ℳ jährlich verdienen. Ich muß also den Lohn des belgischen Bergmanns auf über 3 ℳ pro Tag anschlagen.

Herr **Stumm**: Des erwachsenen Bergmannes?

Herr **Kamp**: Ja. Und was die Löhne der Puddler anbetrifft, so habe ich bereits hervorgehoben, daß der 1. und 2. Puddler zusammen 10,12 ℳ pro Tag verdienen, bei uns nur 7,30 ℳ. Dabei sind in Belgien die Lebensmittel billiger als bei uns.

Vorsitzender: Würden Sie glauben, daß dort die Löhne eher herabgesetzt werden könnten, als bei uns?

Herr **Kamp**: Ja. — Der englische Arbeiter ist viel besser genährt, wohnt auch besser, so daß ich glaube, daß er es noch eher ertragen kann. In letzter Zeit sind auch in England die Akkorde der Puddler noch um 6 sh. per Ton ermäßigt und die aller anderen Arbeiter der Walzwerke um 5 pCt. und die Leute haben sich willig darein gefunden. Ebenso geht man bei den Bergleuten damit um, eine längere Arbeitszeit einzuführen und damit die Löhne zu ermäßigen.

Vorsitzender: Haben Sie sonst noch eine Bemerkung an diesen Abschnitt zu knüpfen?

Da es nicht der Fall, können wir zum folgenden übergehen:

c. Frachten.

Frage 1:

Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

Herr **Kamp**: Ich habe mir diese Tabelle auch zusammengestellt. Ich will die Sätze wenigstens von Hamm angeben.

Wir bezahlen von Hamm bis franko Antwerpen für Stabeisen 15,10 ℳ, für Walz- und Eisendraht 11 ℳ, bis Rotterdam 12,80 ℳ, Walzdraht 10,30 ℳ.

Vorsitzender: Für 1 000 kg?

Herr **Kamp**: Ja! das sind auch Ausnahmetarife. Warum? kann man nicht sagen; das ist durch viele Bemühungen und Eingaben an die Direktionen gelungen, um überhaupt die Exportfähigkeit zu ermöglichen.

Herr **Meier**: Sie haben wohl nicht die Frachtsätze mit Bremen?

Herr **Kamp**: Nein, nach Bremen habe ich sie nicht, weil wir nach Bremen nur sehr wenig verschicken können. Wir haben Frachtsätze bis Bremerhafen dazu und die Verbindungen sind nicht so wie bei Hamburg. Das Kapitel über die Frachten ist ein sehr weitläufiges, wir kommen wohl bei den Beschwerden auf einzelne Sachen zurück. Wenn Sie z. B. die Entfernung nehmen zwischen Hamm-Antwerpen und Lippstadt-Antwerpen, so haben wir für Hamm 11 ℳ und für Lippstadt 12,30 ℳ, das ist kein Verhältniß.

Stumm: Es ist also ein Spezialtarif von Hamm nach Antwerpen?

Herr **Kamp**: Ja. — Von Hamm nach Leer zahlen wir für Stabeisen 7 ℳ, und für Walzdraht, für Drahteisen und und Drahtstifte 8,10 ℳ, nach Papenburg Stabeisen 6,80 ℳ, für Eisendraht 7,80 ℳ, nach Petersburg Walzdraht, via Lübeck 23,10 bis 25,10 ℳ, nach Moskau Stabeisen via Antwerpen und Amsterdam 54,10 ℳ, Fracht für Walzdraht nach Warrington 26 ℳ, nach Liverpool 22,10 ℳ, nach Sheffield 22 ℳ, nach Brighouse 22 ℳ, nach Manchester 25,60 ℳ, nach Genua und Livorno für Walzdraht und Eisendraht ab Hamm 34,30 ℳ, nach Barcelona ab Hamm Walzdraht und Eisendraht 29,30 ℳ, Drahtstifte 27,70 ℳ, nach Messina, Pal·rmo u s. w. ab Hamm Walzdraht und Eisendraht 31,70 ℳ, Drahtstifte 32,70 ℳ. Sie erhöhen und ermäßigen sich für die verschiedenen Werke je nach den Entfernungen.

Ebenso habe ich hier die Frachten für Kohlen und Roheisen, die allerdings nicht gefordert sind, aber ich habe mir auch hierüber Tabellen angefertigt. (Am Schluß abgedruckt.)

Frage 2:

Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Die Basis ist folgende: bei Stückgut 1, 0 Markpfennig für die ersten hundert und 1 ℳ für die zweiten, über 200 km (durchschnittlich) 1,05 ℳ pro 100 kg und km. Die Expeditionsgebühr auf 10 km 10 Markpfennig, über 100 km 20 Markpfennige. Für Klasse A. II. (sämmtliche Eisenartikel) beträgt die Fracht pro 100 kg und km 0,50 Markpfennig und die Expeditionsgebühr von 8 Markpfennig bis zu 10 km, bis 12 Markpfennig über 40 km. Spezialtarif I. Fracht 0,15 ₰ pro 100 kg und km, Spezialtarif II. 0,35 Markpfennig pro 100 kg und km, Spezialtarif III. für die ersten 50 km 0,27 Markpfennig, für jeden Kilometer mehr 0,25 Markpfennig Ausnahmetarif für Roheisen: die ersten 50 km 0,23 Markpfennig, für jeden Kilometer mehr 0,22 Markpfennig. Die Expeditionsgebühr wie bei Klasse A.

Was die Beschwerden anbetrifft, so sind seit Einführung des neuen Tarifsystems die Frachtsätze für alle Eisenartikel wesentlich erhöht, für Stückgüter sind sie durchschnittlich um 33 bis 45 pCt. erhöht.

Es ist ferner eine große Beschwerde für uns, daß Ladungen von 5 000 kg und namentlich nach den entfernter gelegenen Stationen um 40 bis 50 pCt. erhöht sind.

Vorsitzender: Wie viel versenden Sie Stückgüter?

Herr **Kamp**: Wir versenden sehr viel Stückgüter; das Quantum kann ich nicht angeben; Ladungen von 10 000 kg für Eisendraht, Drahtstifte u. s. w., überhaupt Eisenwaaren, sind um 4 bis 6 pCt. im Allgemeinen, nach einigen Plätzen sogar um 15 pCt. erhöht. Ich habe hier einzelne Fälle ausgerechnet. Von Hamm nach Berlin betrug der Stückguttarif früher 3,576 ℳ und jetzt 4,97 ℳ, Eisenartikel aller Art von 5 000 kg kosteten früher nach Berlin 2,02 ℳ, jetzt 2,29 ℳ, und bei 10 000 kg auch theurer, 2,07 ℳ, und so geht es bei den Hauptplätzen im Inlande durchweg. Es kostete z. B. Stückgut nach Königsberg früher 8,148 ℳ, jetzt 11,66 ℳ; Wagenladungen von 5 000 kg und mehr kosteten früher 3,64 ℳ, und jetzt 5,16 ℳ, von 10 000 kg früher 3,34 ℳ und jetzt 3,81 ℳ.

Es ist aber auch darüber Beschwerde zu führen, daß, wenn wir Sendungen über 10 000 kg haben, wir für das überschießende Quantum nicht nach dem Frachtsatz von 10 000 kg bezahlen dürfen, sondern daß dieser Ueberschuß

entweder nach dem Stückguttarif oder nach dem Tarif für die Fünftausend-Kilo-Ladung berechnet wird.

Ferner tarifiren Nieten als Schienenbefestigungsmaterialien nach Spezialtarif II., dagegen alle anderen Nieten nach Spezialtarif I. Wir haben in Hamm außer der Köln-Mindener auch die Bergisch-Märkische Eisenbahn und die Westfälische, ebenso in Lippstadt die Westfälische, während wir von diesen Plätzen nach den Häfen, wo die Bahnen größere Frachten haben, Spezialtarife genießen, gewähren dieselben nach Bremen, Hamburg u. s. w. keine. Deshalb schicken wir jetzt — das ist auch eine Folge unserer Tarifpolitik — Eisendraht und Drahtstifte von Hamm nach Hamburg, anstatt direkt über Münster, Osnabrück, Bremen über Dortmund, Wanne nach Münster und dann nach Bremen und Hamburg, und bezahlen trotz des großen Umweges weit niedrigere Fracht, als auf dem direkten Wege.

Es wäre auch wünschenswerth, daß es nicht heißt: „Wagenladungen von 10 000 kg", sondern „von 10 000 kg und darüber". Ich will mir erlauben, auch diese Tabellen zu überreichen, und habe als Weißblechfabrikant noch die eine Beschwerde, daß Weißblech, was im vorigen Jahre auf drei Werken im Durchschnitt pro 100 kg zu ca. 38½ ℳ verkauft ist, höher tarifirt wird wie Schwarzblech, welches dieselbe Verpackung hat, während es in seinen feineren Nummern mehr wie das Doppelte kostet. Das ist eine ungerechte Belastung dieses Fabrikats, was durch die Konkurrenz mit England schon wesentlich erschwert wird.

Herr **Stumm**: Der preußische Handelsminister hatte es ja vorgeschlagen, es ist aber meines Wissens von der Tarifkommission abgelehnt worden; ich weiß nicht, ob die Interessenten sich dabei die nöthige Mühe gegeben haben?

Herr **Kamp**: Von den Weißblechfabrikanten ist im Jahre 1873 eine Petition eingereicht, und die enthält verschiedene Fragen von großer Wichtigkeit.

Frage 3:

Genießt das Ausland billigere Frachten als Sie und in welcher Weise macht sich dies geltend?

Es ist allgemein bekannt, daß sowohl England wie Belgien zunächst durch die günstige Lage der Werke, welche theilweise dicht an der See liegen, billigere Frachten haben. Auch haben sie die Rohmaterialien billiger und weit billigere Kanalfrachten, in Belgien sind auch die Eisenbahnfrachten wesentlich billiger. So zahlt Belgien nur eine Expeditionsgebühr von 1 Frcs., Deutschland dagegen von 1,50 Frcs. resp. 1,20 ℳ, Belgien eine Fracht für Roheisen auf eine Entfernung von 5—75 km 0,04 Frcs., wir dagegen bis 50 km 0,023 ℳ pro Tonne und Kilometer; Belgien hat bei 80—100 km eine Fracht von 0,02 Frcs., wir über 50 km 0,022 ℳ; über 100 km und mehr hat Belgien eine Fracht von 0,01 Frcs. Z. B. würde Belgien für die Fracht Aplerbeck—Hamm, eine Entfernung von 31 km, 2,24 Frcs. oder 1,79 ℳ pro Tonne bezahlen, wir dagegen 1,97 ℳ. Von Duisburg—Hamm bezahlte Belgien 2,21 ℳ, wir 3,2 ℳ; von Geisweiler, 139 km, würde Belgien bezahlen 1,91 ℳ, wir 4,4 ℳ; von Ilsede, 213 km, bezahlte Belgien 2,50 ℳ, wir 5,92 ℳ für Fracht allein, ohne die Uebersatzgebühren.

Dann kommt hinzu, daß unsere Exporte zunächst immer über Belgien gehen müssen, und wir haben bis Antwerpen durchschnittlich 10 ℳ Fracht, während die Belgier wesentlich geringere haben. Einen großen Theil unserer Waaren müssen wir für den Export über London verschiffen, und bis dahin haben wir 16 ℳ, einen anderen Theil über Liverpool, bis dahin haben wir 22 bis 23 ℳ, während z. B. unser Konkurrenzwerk in Warrington höchstens 5 ℳ hat. Derartige Beispiele könnte man noch viele anführen.

Herr **Meier**: Wohin gehen Sie weiter von Liverpool?

Herr **Kamp**: Nach allen möglichen Kolonien, Kanada, Ostindien, Australien u. s. w.; es würde sich theilweise über Hamburg ermöglichen lassen, aber dort fehlen die Verbindungen, die Schiffsgelegenheiten, ebenso über Antwerpen.

Frage 4:

Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

Auch das ist leider der Fall. So beträgt die Fracht von Paris—Ludwigshafen für Walzeisen, Schwarzblech 2c. bei 555 km. Entfernung 15,19 ℳ, pro Tonne und Kilometer ist das 2,737 Markpfennige, dagegen beträgt sie von Hamm nach Ludwigshafen bei 372 km für Walzeisen 2c. 15,50 ℳ, für Eisendraht, Drahtstifte, Weißblech 19,10 ℳ oder 4,166 Markpfennige resp. 5,135 Markpfennige für Tonne und Kilometer. Das sind die Differentialfrachten.

Vorsitzender: Die Frage ist dahin gerichtet, ob die Fracht von Hamm nach Antwerpen theurer ist als von Antwerpen nach Hamm?

Herr **Meier**: Ich glaube, der Herr Sachverständige sagt ganz richtig, daß der Absatzort Ludwigshafen von Frankreich verhältnißmäßig so viel billiger zu erreichen ist, als von Hamm.

Herr **Kamp**: Rotterdam—Basel z. B. bezahlt für die Eisenartikel pro Tonne und Kilometer 3,125 Markpfennig, dagegen Hamm—Basel 3,191 für die eine Kategorie und 4,186 Markpfennige für die andere Kategorie, das ist eine Vertheuerung von 2,11 resp. 33,95 pCt.; die Entfernung ist 742 resp. 633 km.

Herr **Stumm**: Unter Differentialtarifen wird man wohl immer verstehen, daß dieselbe Bahn verschiedene Tarife setzt.

Vorsitzender: Es ist hier gefragt, ob Ihnen die Konkurrenz schädlich wird dadurch, daß, während Sie beispielsweise von Hamm nach Antwerpen für Tonne und Kilometer so und soviel bezahlen, das englische Produkt, von Antwerpen nach Hamm geschickt, weniger bezahlt?

Herr **Kamp**: Das ist nicht nothwendig; wenn wir nach einem und demselben Platz zu verschicken haben, ist es unseres Erachtens ungerecht, daß wir für das Kilometer mehr bezahlen müssen als unsere ausländische Konkurrenz; das ist nicht gesagt, daß es von Hamm nach Antwerpen theurer ist als umgekehrt.

Die Ursache der ganzen Beschwerde über die Differentialtarife für Holz und Getreide in der letzten Zeit war, daß für die ungarischen Hölzer pro Kilometer geringere Fracht bezahlt wurde als für die einheimischen.

Vorsitzender: Das ist so gemeint, daß die oberschlesische Eisenbahn von der Grenze bis nach Berlin die ungarischen Hölzer billiger tarifiren soll, als von Brieg beispielsweise aus nach Berlin.

Herr **Kamp**: Paris-Eydtkuhnen geht über dieselben Bahnen wie Hamm-Eydtkuhnen, wenigstens von Berlin aus, und doch bezahlen wir von Paris nach Eydtkuhnen 3,321 Markpfennige und von Hamm aus 4,618 ℳ; pro Tonne und Kilometer; das ist eine Differenz von 31,15 pCt.

Herr **v. Schloer**: Ich glaube, daß die ganze Diskussion sich eigentlich jetzt um den Begriff der „Differenzialsätze" dreht. Herr Oberberghauptmann und Herr Geh. Rath Stumm glauben, daß nur dann von Differenzialsätzen die Rede sein könne, wenn verschiedene Sätze auf derselben Linie angewendet werden, je nachdem das Gut von dem einen Punkt bis zum andern oder in der umgekehrten Richtung sich bewegt. Ich glaube aber, daß die Differenzialsätze überhaupt alle diejenigen Verschiedenheiten in den Frachtsätzen sind, welche eben für den Produzenten bezüglich seines Absatzes von Einfluß sind. Ueber den Begriff „Differenzialsätze" uns hier zu einigen, würde kaum möglich sein, denn man versteht alles mögliche darunter. Ist es ein Differenzialsatz oder nicht, wenn ich ein Gut nach einem entfernteren Punkt wohlfeiler fahre als nach einem näheren? Grade bei dem Holztransport hat es sich darum gehandelt, nicht, daß auf

denselben Linien grade die ungarischen und österreichischen Hölzer wohlfeiler gefahren sind, sondern daß überhaupt der Einheits-Satz für den Transport des österreichischen Holzes auf den deutschen Eisenbahnen niedriger war als der Satz für das inländische Holz.

Vorsitzender: Diese Frage ist von anderen Sachverständigen bereits dahin beantwortet, daß Roheisen oder Stabeisen von Stettin nach Ober-Schlesien billiger tarifirt sein soll als von Ober-Schlesien nach Stettin.

Herr **Kamp:** Ich habe die Differenzialtarife anders aufgefaßt. Dann wird dieses Material unter das Kapitel von den Frachtbegünstigungen fallen.

Vorsitzender: Ich glaube wir können dann wohl zur folgenden Frage übergehen.

d. Verkaufspreise.

Frage 1:

> Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsort?

Herr **Kamp:** Wir bekommen für Stabeisen in Hamm augenblicklich 114 ℳ, für Walzdraht cr. 133 ℳ, für gezogenen Draht 155 ℳ, für Drahtstifte 165 ℳ, für Achsen 280 ℳ, für Niete 190 ℳ. Dabei würde bei Stabeisen ein Aufschlag von cr. 6 ℳ zu rechnen sein, bei Walzdraht gar kein Aufschlag; bei gezogenem Draht und Drahtstiften kann ich die Zahlen nicht angeben.

Herr **Stumm:** Das bezieht sich auf den Durchschnittspreis der Qualität?

(Zustimmung des Sachverständigen.)

Würden Sie nicht den niedrigsten Preis für Drahtstifte angeben können?

Herr **Kamp:** Das ist dieselbe Qualität gewesen; wir verkaufen eben keine andere.

Herr **Stumm:** Machen Sie keinen Stahldraht?

Herr **Kamp:** In Hamm nicht, in Werdohl etwas. In Lippstadt stellt sich der Grundpreis für Stabeisen auf 116 ℳ, Walzdraht auf 135 ℳ. — Ich erlaube mir auch hier eine ausführliche Tabelle zu überreichen. — Werdohl 135 bis 146 ℳ für Walzdraht, je nach den verschiedenen Qualitäten. Auf einem anderen westfälischen Werk ist jetzt ein Durchschnittspreis aller Fabrikate 159 ℳ.

Frage 2:

> Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Herr **Kamp:** Das ist ganz dasselbe wie bei uns. Die Preise sind nach den mir gemachten Angaben dieselben.

Frage 3:

> Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

Herr **Kamp:** Im Jahre 1869 hatten wir in Hamm einen Verkaufspreis für Stabeisen von 168 ℳ, 1873 354 ℳ, 1878 114 ℳ, für Walzdraht 192, 408, 133, gezogenen Draht 220, 480, 155, Drahtstifte 260, 530, 165. Von den übrigen Werken alle Zahlen Ihnen vorzulesen, dürfte zu weit führen. Es sind nur kleine Differenzen. Lippstadt verkaufte 1869 Walzdraht mit 198, 1872 mit 432, 1878 mit 135 ℳ, Werdohl 1869 Walzdraht mit 195, 1873 mit 432, 1878 mit 138 ℳ.

Es sind darin seit 1873 die Tagespreise aufgeführt von den verschiedenen Fabrikaten aus unseren Geschäftsberichten entnommen. Darnach kostete Stabeisen im Januar 1873 354 und ist jetzt allmälig heruntergegangen auf 114, Walzdraht von 408 auf 138, gezogener Draht pro 100 kg von 48 auf 16, Drahtstifte von 53 auf 17, jetzt sogar 16 bis $16^1/_2$, Nieten im Januar 1873 540, im Juli 190, Achsen im Januar 1873 510, im Juli 290, jetzt 280, Weißblech pro Kiste $55,_{50}$ im Januar 1873, im Juli 25 ℳ. Dagegen kosteten von Rohmaterialien beste Schweißkohle im Januar 1873 96 ℳ, jetzt 26 pro 5 000 kg, westfälisches Roheisen im Januar 1873 176, jetzt 55 ℳ.

Herr **Stumm:** Auf welchen Gewichtssatz bezieht sich das?

Herr **Kamp:** Pro 1000 kg.

Herr **Stumm:** Ich bitte zu bemerken, die 26 ℳ beziehen sich auf 100 Zentner.

Herr **Kamp:** Der erzielte Verkaufspreis per 100 kg netto Weißblech Nachrodt ist seit 1869 von $66,_{61}$ bis 1878 auf $38,_{80}$ ℳ herabgegangen, Hüsten 1869 $66,_{12}$, 1878 $38,_{81}$, Rasselstein 1869 $68,_{16}$ und 1878 $38,_{57}$ ℳ.

Herr **Stumm:** Darin ist doch wohl kein Mißverständniß, daß die Zahlen, die Sie direkt angegeben haben, in ihrer Reihenfolge im stenographischen Bericht stehen bleiben und außerdem die Tabelle angefügt wird?

Vorsitzender: Die Tabellen werden angehängt werden.

Frage 4:

> Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Herr **Kamp:** Im Allgemeinen richten sich unsere Preise nach der Konkurrenz im Verkaufsorte. Es ist ja wohl selbstverständlich, daß größere Abnehmer billigere Preise bekommen als kleinere. Das richtet sich auch nach den Zahlungsbedingungen 2c.. Unsere Verkaufspreise werden für entfernter Wohnende auch billiger sein müssen, wie für näher Stehende. Wir haben mit der Konkurrenz zu rechnen und die Frachtdifferenzen auf unsere Rechnung zu übernehmen.

Von Weißblech speziell verschicken wir auf weitere Entfernungen gar nichts, und müssen, um mit den Engländern zu konkurriren, die beinahe bis an unsere Werke kommen, die Frachten immer vollständig auf uns nehmen.

Herr **Stumm:** Inwieweit differiren die Preise für Inländer und Ausländer, welches ist in diesem Augenblicke der billigste Preis, zu dem Sie Walzdrahtstift verkaufen, und welches der höchste Preis für höhere Abnehmer?

Herr **Kamp:** Für größere Abnehmer nach England 130 ℳ der billigste Preis und in Deutschland dieselbe Qualität der höchste Preis 142 ℳ.

Herr **Stumm:** Wie verkaufen Sie nach Rußland?

Herr **Kamp:** Nach Rußland haben wir eine bessere Qualität der Verhältnisse wegen, für die wir 141 ℳ bekommen. Seit dem Frühjahr dieses Jahres haben wir nicht mehr dahin verkauft.

Herr **Stumm:** Sie verarbeiten aber in Rußland Ihren eigenen Draht zu Stiften?

Herr **Kamp:** Und trotzdem schicken wir bessere Qualität, verarbeiten solche, weil wir 1) mehr herunterziehen können, ohne zu glühen, und 2) weil wir da nicht soviel Abfall haben dürfen, für den ja auch die hohe Fracht und der hohe Zoll zu zahlen ist.

Vorsitzender: Wo haben Sie das Werk?

Herr **Kamp:** In Petersburg.

Vorsitzender: Die Frage 5:

> Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

ist auch erledigt.

Herr **Kamp:** Beim Weißblech ist es speziell die englische Konkurrenz, die uns nöthigt, zu den billigsten Preisen zu verkaufen.

Herr **Stumm:** In Weißblech haben Sie keinen Export?

Herr **Kamp:** Ich glaube kaum, daß in Weißblech exportir wird.

Frage 6:

> Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

Herr **Kamp:** Verschiedene, nach der Qualität. Der billigste Preis der schlechtesten Qualität, die England in

Stabeisen hat, ist 1 0 ℳ. und für Qualitäten, die mit unseren konkurriren können, zahlt man 110 ℳ.

Herr **Stumm**: Diese 100 ℳ. beziehen sich wohl auf Waleser Eisen?

Herr **Kamp**: In Belgien soll sich augenblicklich der Preis für Nr. 1 11—12 Frcs. stellen, für Nr. 2 12—13 Fr., für Nr. 3 13—14 Fr. sein.

Herr **Stumm**: Und für Walzdraht?

Herr **Kamp**: 124 ℳ.

Vorsitzender: Wir müssen, um Irrthum zu vermeiden, doch wohl eine feste Einheit nehmen!

Herr **Stumm**: Der Herr Sachverständige meint als Einheit bei Draht und Stiften 100 kg, sonst 1 000.

Herr **Kamp**: Für Walzdraht hat Belgien einen Verkaufspreis von 124 ℳ. per 1 000 kg und England ist mir angegeben 137,50 ℳ., Stiftdraht verkauft Belgien mit 140 ℳ. per 1 000 kg, die englischen Stiftdrahtpreise habe ich nicht erfahren können.

Herr **Stumm**: Können Sie angeben, welcher Satz für Rothe Erde diesem Satz von 124 ℳ. gegenüberzustellen wäre?

Herr **Kamp**: Die Rothe Erde bezieht ihr Qualitätseisen und macht Qualitätsdrähte, Federdrähte 2c., weil sie das Qualitätseisen ohne Zoll haben kann.

Für gezogenen und geölten Draht fordert Belgien 160 ℳ. per 1 000 kg, England 190 ℳ.

Herr **Stumm**: Können Sie nicht den inneren Verkaufspreis angeben?

Herr **Kamp**: Unseren ja; dafür fordern wir auch 160 ℳ., mehr bekommen wir nicht.

Vorsitzender: Frage 7:

> Verkauft dasselbe für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt, und in welchem Verhältniß und aus welchen Grunden geschieht dies?

Herr **Kamp**: Die Ausländer machen es ebenso wie wir, sie richten sich nach der Konkurrenz. Spezielle Details kann ich nicht geben. Mir ist gesagt worden, daß sie in Deutschland das Weißblech in deutschem Format, welches um 10 pCt. größer ist, doch zu denselben Preisen verkaufen sollen, um es hier abzusetzen.

Herr **v. Schloer**: Wie Sie zu Hause das größere Format verkaufen?

Herr **Stumm**: Es würde pro 1 000 kg schon billiger hier verkauft als in England?

Herr **Kamp**: Um größere Verkaufspreise zu finden und die Generalunkosten zu verringern.

Vorsitzender:

e. Kreditverhältnisse.

Frage 1:

> Finden die Werke Ihres Distriktes Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Herr **Kamp**: Gerade unsere Gesellschaft hat mit solchen sehr zu kämpfen. Als Beweis will ich nur anführen, daß unser Werk in Hamm s. Z. für 1¼ Millionen Thlr. gekauft wurde, daß darauf eine Hypothek von 300 000 Thlr. lastet und daß es jetzt schwer hält, darauf 250 000 Thlr. Hypothek zu bekommen, um den Vorbesitzer zu befriedigen, obgleich das Werk entschieden besser ist und leistungsfähiger als früher. Es ist ja überhaupt Geld für industrielle Zwecke sehr schwer zu erhalten. Wir wissen, daß seit Einschränkung der Umlaufsmittel in den Privatbanken eine Menge Kredite gekündigt worden sind. Es sind in Westfalen größere Werke zum Stillegen gekommen. Aber das zeigt sich auch bei unserer Kundschaft. Die Zahler werden säumiger und anstatt, daß früher ein Theil der Kunden diskontirte, bekommt man jetzt Solawechsel und dergl., so daß die Kundschaft theilweise mit fremden Betriebskapital arbeitet. Dazu kommt, daß die meisten Werke noch jung sind, theilweise mit großem Verluste gearbeitet, noch wenig oder gar nichts verdient haben, so daß sie gegenüber fremden Werken sehr wenig Betriebskapital besitzen.

Vorsitzender: Frage 2:

> Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

Herr **Kamp**: Auf industrielle Werke sind für 6 pCt. augenblicklich keine Hypotheken zu haben. Es werden besondere Vortheile verlangt, wie Rückzahlung mit 10 pCt. Agio etc. An die Banquiers müssen wir stets 1 pCt. über den Bankdiskont bezahlen, während uns 1 pCt. unter demselben vergütet wird, außerdem bezahlen wir $^1/_8$—$^1/_3$ pCt. Provision vom Umschlag.

Vorsitzender: Frage 3:

> Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfakrikaten in Anspruch und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde?

Herr **Kamp**: Für Roheisen 3—3½ Monatsziel, für Kohle 1 Monat. Es ist das auf verschiedenen Werken verschieden. Privatwerke, die größere Betriebskapitalien haben, bezahlen baar. Unsere Zahlungsbedingungen sind im Inlande für Stabeisen 3 Monat Ziel, oder per Accept mit 1½ pCt. Diskont, für Walzdraht mit 3 Monat, meist wird jedoch auch mit 3 Monat und Monatswechsel verkauft, dann wird aber ein den Zinsen entsprechender Mehrpreis darauf geschlagen. Weißblech wird verkauft mit 3 Monat Ziel gegen Accept, Rimessen oder Kasse mit 2½ pCt. Diskont. Im Auslande, Frankreich 4 Monat Ziel gegen Tratte oder meist 30 Tage mit 1½ pCt. Diskont, England 14 Tage nach Empfang der Waare mit 2½ pCt. Diskont, selten wird gegen 4 Monattratten verkauft.

Vorsitzender: Frage 4:

> Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt?

Herr **Kamp**: Geld ist eben für industrielle Zwecke sehr rar. Es ist dies nicht zu verwundern, da in Folge des Bankgesetzes über 300 Millionen Thaler Banknoten eingezogen sind, und die Banquiers also nicht mehr in der Lage sind, größeren Kredit zu gewähren. Ich bin aber der Ueberzeugung, daß sich dieser Uebelstand nicht in dem Maße fühlbar macht, wie man es erwarten dürfte, weil die Preise sämmtlicher Materialien und Waaren ganz bedeutend auf ¼ oder ⅕ gesunken sind und das Betriebskapital, welches die Werke nothwendig haben, nicht so hoch ist, wie es sonst sein würde. Ich muß sagen, daß ich in der Beziehung mit wahrer Angst der Zukunft entgegensehe, da ich nicht weiß, wie die westfälischen Werke in der Lage sein sollen, sich das nöthige Betriebskapital zu verschaffen.

Frage 5:

> Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

Der Diskont in den anderen Ländern ist viel geringer, wenn augenblicklich auch in England ein hoher Diskont von 6 pCt. ist, der durch besondere Ereignisse hervorgerufen ist. Wenn andere Länder, wie Rußland, einen andern Diskont haben, so gleicht sich das für den Export durch die Valutaverhältnisse aus.

f. Einfluß der Gesetzgebung.

Frage 1:

> In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?

Frage 2:

> Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung u. s. w?

In industriellen Kreisen ist man der Ansicht, daß die vaterländische Gesetzgebung durchaus keine Rücksichten auf die Industrie genommen hat, daß man ihr viel eher feindlich entgegengetreten ist, als daß man sie begünstigt hat, und nach allem, was ich in Frankreich und England erfahren habe, würde es kein Volksvertreter wagen, den Interessen seines Wahlkreises so entgegenzutreten, wie es hier manchmal geschehen ist.

Was dann die einzelnen Gesetze anbetrifft, so habe ich wohl schon hervorgehoben, daß das Gesetz über die Beschäftigung jugendlicher Arbeiter entschieden unsere Produktion sehr vertheuert, aber es ist nicht blos das der Fall, sondern es erregt auch in den Kreisen der Arbeiter große Unzufriedenheit; denn die Eltern beschweren sich stets darüber, daß sie gezwungen sind, ihre Jungen bis zum 16. Jahre herumbummeln zu lassen, statt daß die Kinder verdienen und dadurch zur Erhaltung der Familie beitragen. Es ist bekannt, daß die Leute stets sagen: wenn wir erst den Jungen soweit haben, daß er verdient, kommen wir auch weiter. Aber es wird ihnen so viel schwerer gemacht; denn es unterliegt keinem Zweifel, daß die Jungen in dem Alter, wo sie nicht mehr in die Schule gehen, zu allen möglichen Allotriis angeregt werden, anstatt daß sie mitverdienen.

Es kommt dazu, daß dieses Gesetz über die jugendlichen Arbeiter auch sehr verschieden gehandhabt wird. Auf unsern Werken in Werdohl werden die Jungen als Fabriklehrlinge betrachtet, während nach demselben Gesetz die Lehrlinge auf den Werken dicht dabei als Handwerkslehrlinge betrachtet werden.

Was die 3 Jahre Militärdienstzeit angeht, so habe ich schon hervorgehoben, daß die Ausbildung unserer Leute dadurch erschwert wird, und gerade in einem Alter, wo sie am meisten geeignet sind, sich die nöthige Geschicklichkeit anzueignen, und daß entschieden unsere Arbeiter für ihre spätere Beschäftigung weniger tauglich werden, als die belgischen und englischen Arbeiter es sind.

In Betreff des Gewerbegesetzes ist zunächst die Konzessionsfreiheit für die Schankwirthschaft von dem nachtheiligsten Einfluß auf unsere Arbeiter. Unsere Fabrik in Hamm ist mit einem Kranz von Schankwirthschaften umgeben worden. Die Wirthe stehen förmlich auf der Lauer, wenn sich ein Kopf über der Mauer blicken läßt, um den Leuten Schnaps zu reichen. Ich glaube, daß die Trunksucht dadurch wesentlich vermehrt ist, und trotz aller Beschwerden bei der Polizei können wir es nicht dazu bringen, daß diesem Unwesen Einhalt gethan wird. Die Konzessionsfreiheit der Gastwirthschaft ist eben nur ein Deckmantel für diese Schankwirthschaften.

Es wurden auch Beschwerden erhoben über die vielen Feier- und Festtage, die ja in Frankreich, in dem katholischen Lande, mehr auf die Sonntage verlegt werden. Die milden Strafgesetze haben äußerst ungünstig auf die Moralität der Arbeiter gewirkt; die Rohheit ist durch diese milden Strafgesetze viel mehr begünstigt als durch großen Verdienst. Wenn man Geschworener gewesen ist, hört man so oft, daß die Leute sagen: wir befinden uns wohl, wenn wir einmal ein paar Jahre bekommen, wir brauchen nicht zu arbeiten. Sie fragen eben nach der geringen Strafe nichts mehr.

Es kommen noch die Gesetze über den Kontraktbruch hinzu. Wir sind als Fabrikanten gar nicht mehr in der Lage, die Leute zu zwingen, bei der Arbeit zu bleiben. Wir haben zwar Civilansprüche gegen dieselben und können sie anhängig machen, aber nicht durchführen, während, wenn wir einen Arbeiter aus irgend einem Grunde entlassen, er uns stets zu fassen weiß und uns zwingt, ihm den vollständigen Lohn für die 14 Tage zu zahlen.

Dann habe ich mich über die Steuergesetze noch besonders zu beschweren, die hohen direkten Steuern, die unendlich in die Höhe geschraubt sind, die Bergwerkssteuer, die vom Bruttoertrage oder vom Verkaufswerth der Förderung gerechnet wird, wenn auch nichts verdient wird, ebenso bei Besteuerung der Aktiengesellschaften. Ich habe speziell einen Fall bei uns. Bei der Reduktion unseres Aktienkapitals, damals über 1 000 000 Thaler, wurden gleichzeitig 750 000 Obligationen ausgegeben, und diese Differenz wurde uns als Gewinn der Gesellschaft berechnet, obgleich dagegen Schulden gemacht waren. Wir haben die Beschwerde seiner Zeit bis zum Finanzminister durchgeführt, sind aber abschlägig beschieden und haben auch die Steuer zahlen müssen.

In neuerer Zeit kommt noch hinzu, daß mit Rigorosität in Bezug auf die Einschätzung der Gebäudesteuer vorgegangen wird; sie ist in Hamm theilweise auf das Dreifache des bisherigen Satzes festgesetzt.

g. Allgemeine Lage.

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikt zur Zeit vollauf beschäftigt?

Das ist verschieden nach den verschiedenen Branchen. Wir sind bis jetzt noch ziemlich stark beschäftigt, während andere Werke theilweise oder ganz stillstehen, aber wir merken jetzt auch, daß in Folge der Vermehrung der Produktion u. s. w. mit Schluß der Schiffahrt speziell auch für die Walzdrahtindustrie, die bis jetzt ziemlich stark beschäftigt gewesen ist, die Aufträge wesentlich nachlassen und eine Einschränkung der Produktion nothwendig ist.

Was Weißblech betrifft, so ist der Konsum groß, aber wir sind trotzdem genöthigt, den Betrieb einzuschränken oder ganz daranzugeben, weil wir nicht in der Lage sind, mit dem Auslande zu konkurriren.

Als besonderes Beispiel kann ich anführen, daß Funcke und Elbers statt 40 Puddelöfen jetzt nur 25 in Betrieb haben, und so ist es auch bei vielen anderen Werken der Fall.

Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen Sie?

Das geht wohl aus der früheren Frage hervor. Wir haben bis jetzt ähnlich wie die meisten Werke von Westfalen fast nichts abschreiben, keine Reserven ansammeln können, und wenn wir glatt abgeschlossen haben, ist es nur geschehen, weil man uns von Seiten der Obligations- und Hypothekengläubiger die Zinsen schenkte. Wenn andere Werke noch verdient haben, so liegt das größtentheils daran, daß sie aus früherer Zeit größere Reserven und ein weit geringeres Anlagekapital hatten, was bereits abgeschrieben war durch Reduktion des Aktienkapitals 2c.

Frage 3:

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?

Nach den Angaben, die ich über den Gewinn unserer Werke in früherer Zeit bekommen habe, seit 1869, ohne da besondere Zahlen nennen zu können, würde das Aktienkapital bei gleichen Verhältnissen doch noch jetzt eine Rente abwerfen, es ist aber seit 1873 für uns Alles viel schlechter geworden, weil die Zölle aufgehoben sind und die Konkurrenz von Elsaß-Lothringen hinzugekommen und die fremde Konkurrenz in Norddeutschland immer fühlbarer geworden ist. Dadurch wurde unser Absatzgebiet eingeschränkt. Dann kommt hinzu die Fabrikation von Bessemerstahl, die viele Eisenfabrikanten lahm gelegt und gezwungen hat, sich auf die Walzdrahtfabrikation zu werfen. Ferner wurden speziell die elsaß-lothringischen Werke mehr auf Deutschland verwiesen, seit der französische Zoll auch gegen sie in Anwendung gebracht wurde.

Frage 4.

Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche an-

dere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Das ist eine etwas verwickelte Frage. An Ueberproduktion für Walzdraht und Stabeisen leiden wir in sofern nicht, als wir nicht auf Lager arbeiten, es sind sogar die Lager überall so klein, wie sie je auf den Werken gewesen sind. Die Produktionsfähigkeit ist allerdings größer, als der Konsum und ich möchte eher sagen, daß es an einer Minderkonsumtion, als an einer Ueberproduktion liegt. Es ist das auch weniger ein Fehler der deutschen Eisenindustrie als wie der fremden, denn die Produktion in unserem Lande ist viel geringer, als die in allen übrigen Ländern. Es ist also kaum der deutschen Eisenindustrie daraus ein Vorwurf zu machen. Nach den statistischen Zahlen — ich glaube sie sind aus dem offiziellen Bericht entnommen — hat Deutschland bei einem viel größeren Reichthum an Erzen und Kohlen, als das Ausland, im Jahre 1876 an Roheisen nur eine Produktion von 37,8 kg, England 203,1, Frankreich, welches sehr arm an Erzen ist, 39,3, Belgien 90,8, Amerika 48,8, Schweden 78 kg; an Stabeisen hatte Deutschland 23,8, England und Belgien 73,9 kg pro Kopf. Die englische Industrie ist aber auch gerade in der letzten Zeit genöthigt gewesen, verhältnißmäßig viel mehr auf den deutschen Markt zu werfen, als früher, seitdem ihr Amerika versperrt ist.

Wenn man von einer Ueberproduktion von Walzdraht in Deutschland sprechen will, so muß ich auf das verweisen, was ich vorhin gesagt habe, daß viele Werke gezwungen sind, sich auf diese Fabrikation zu werfen, um ihr Anlagekapital nutzbar zu machen und die Maschinen u. s. w. in Thätigkeit zu halten, um überhaupt noch zu produziren.

Was speziell Weißblech betrifft, so hat ja Deutschland keine Ueberproduktion, das geht aus der offiziellen Statistik hervor, der Import nimmt ja immer zu. Im Jahre 1869 waren es 6 252 Centner, im Jahre 1871, ein Jahr nach Ermäßigung des Zolles von $2^1/_2$ Thlr. auf $1^1/_6$ Thlr. pro Ctr., 20 496 Centner, 1877, als der Zoll ganz wegfiel, 81 640 und 1878 in den ersten 10 Monaten 69 861 Centner.

Wie groß die Ueberproduktion von Weißblech in England ist, geht speziell daraus hervor, daß zunächst eine ganze Anzahl von Werken den Betrieb haben einstellen müssen und daß trotz des Fallens des Preises um 6 s vom Oktober 1876 bis 1878 doch noch von den vorhandenen Weißblechfabriken 70 sich vereinigt haben, um nur 4 Tage die Woche zu arbeiten und dadurch die Produktion zu verringern.

Der Export von England in den ersten 8 Monaten 1876 war 87 500 t, 1877 101 600 und 1878 101 250 t.

II.

Wirkung der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markte.

Frage 1:

Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Ich habe schon gesagt, daß wir überall der englischen Konkurrenz zu begegnen haben, beim Weißblechbetrieb ist es speziell der Fall, aber auch in anderen Artikeln ist die Konkurrenz überall da.

Vorsitzender: Die inländische Konkurrenz belästigt Sie nicht?

Herr **Kamp:** Ja, sie belästigt uns auch, für Walzdraht und Stabeisen haben wir ja nach der größeren Entfernung der Absatzpunkte theurer oder billiger zu verkaufen.

Frage 2:

Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

Ich kann zunächst hervorheben, daß dies beim Weißblech in kolossalem Maaße der Fall ist. Ferner ist ja bekannt, daß die Engländer und Belgier Stabeisen in großen Quantitäten nach dem Norden und Osten hineinbringen und auch in das Inland, wo Ihnen billige Frachten zu Statten kommen. Die Belgier bringen bis in das Herz von Westfalen, nach Hagen, bedeutende Quantitäten von Eisen.

Die speziellen Preise für diese Waare sind folgende:

Das belgische Walzeisen, das nach Hagen kommt, kostet loko belgisches Werk pro 1000 kg 127,50 Frcs., es kommt eine Fracht darauf von 1,12 ℳ pro 1000 kg, so daß das Eisen loko Hagen 113,20 ℳ kostet. Die westfälischen Eisenwerke sind nicht in der Lage, mit diesen billigen Preisen zu konkurriren. Es ist besonders Preßmuttereisen. Dann weiß ich, daß das englische Eisen in den Ostseehäfen zu 117 ℳ geliefert wird, während wir 112 bis 114 ℳ ab Werk haben müssen; belgisches Eisen franko Hamburg wird verkauft zu 111 ℳ, während eine geringere Qualität westfälisches Eisen derselben oder besserer Qualität nur zu 107 ℳ + 5 ℳ Fracht nach Hamburg geliefert werden kann; aber auch in Walzdraht, wo wir wohl am wenigsten die ausländische Konkurrenz zu fürchten haben, beziehen Velten u. Guilleaume in Mühlheim a. Rh. 60 bis 80,000 kg pro Monat von Belgien, das stellt sich zu 131 ℳ franko bis an den Rhein. Die Qualität ist für die Zwecke vollständig genügend. Dazu können wir nicht liefern. Wir hatten noch kürzlich eine Anfrage für das Ausland für einmal gezogenen Draht, da offerirte Belgien zu 148 ℳ franko Liverpool, während wir 172,50 ℳ pro 1000 kg fordern mußten, um dabei existiren zu können. Da es sich um eine Lieferung nach Nordamerika handelte, so wollten wir sogar Opfer bringen. Der Abnehmer hatte unsere Qualität probirt und verlangte dieselbe gute Qualität wieder, so daß wir auch keine billigere liefern durften.

Frage 3:

Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Es kann sich das höchstens auf etwas schwedisches Eisen für besondere Zwecke erstrecken. In dieser Qualität kann es nicht hergestellt werden, weil es sonst zu theuer ist. Schweden kann das Eisen billiger liefern, als wir.

Herr **Stumm:** Wird bei Ihnen kein Nageleisen mehr gemacht?

Herr **Kamp:** Ja.

Herr **Stumm:** Wo wird es verarbeitet?

Herr **Kamp:** In Thüringen.

Herr **Stumm:** In Fabriken oder nur im Handbetriebe?

Herr **Kamp:** Mit Eisen für Fabrikbetrieb können wir gegen schwedisches Eisen nicht konkurriren.

Frage 4.

Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

Herr **Kamp:** Bezieht sich diese Frage auf 3?

Vorsitzender: Ja.

Herr **Kamp:** Für spezielle Artikel würde die deutsche Konkurrenz wohl in der Lage sein, dieselbe Qualität zu liefern, weil eventuell höhere Preise für ausländisches Fabrikat würden gezahlt werden müssen. Die Konkurrenz darin ist nicht groß im Inlande und es würde also möglich sein, das zu den früheren Preisen zu liefern.

Frage 5.

Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

Herr **Kamp**: An Orten wo wir der ausländischen Konkurrenz begegnen, müssen wir derselben folgen, ich glaube, ich habe das bei Weißblech schon speziell hervorgehoben.

Frage 6.

Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Herr **Kamp**: Ich bin nicht in der Lage, hier genaue Daten anzuführen. Es richtet sich das nach den verschiedenen Frachten 2c. Wo England billigere Frachtsätze hat als wir, wie an der Ostsee, hat es uns Deutsche völlig verdrängt. Ich habe auch bewiesen, daß die ausländische Konkurrenz mit ihren Produkten selbst bis mitten in das Herz der Eisenindustrie hineingekommen ist, wo sie günstigere Frachtverhältnisse haben, als wir.

Frage 7.

Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

Herr **Kamp**: Ich könnte noch einige Zahlen angeben: Stabeisen englisch von Hamburg 116,50, belgisch 111, während deutsches von uns aus, unsere Qualität 124,40 kosten würde. Es steht hier ausdrücklich. „Ihre Verkaufspreise." Nach Königsberg würde England Stabeisen zu 117 *M.* liefern können, während unser Eisen 129,60 und per Bahn 145 kosten würde. In Danzig können die Engländer zu 117 liefern, wir zu den vorhergehenden Preisen, in Antwerpen kostet englisches Eisen 117 *M.*, belgisches 104 *M.*, deutsches 127 *M.* u. s. w.

Herr **Stumm**: Dabei meinen Sie englisches Waleser oder Middlesborougheisen?

Herr **Kamp**: Letzteres.

Frage 8:

Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

Herr **Kamp**: 1869—73 waren die Preise soviel besser und spielten die Frachten nicht die Rolle wie jetzt, die Frachten vertheuerten das Material nicht in dem Verhältniß wie jetzt. Zudem waren damals die Werke viel stärker beschäftigt, so daß sie die ausländische Konkurrenz nicht zu fürchten brauchten. Elsaß-Lothringen arbeitete damals noch mehr nach Frankreich, als nach Deutschland.

Frage 9:

Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Herr **Kamp**: Sie ermöglichen den Fabrikanten ihre Produkte um eben so viel billiger ans Ausland zu verkaufen, wie die Exportbonifikationen betragen, und uns also auf dem Weltmarkt zu besiegen.

Vorsitzender: Sie haben speziell Benachtheiligungen dadurch empfunden?

Herr **Kamp**: Es war nur dadurch den Franzosen möglich, uns in gezogenem Draht und Drahtstiften von den Mittelmeerländern und dem Orient zu verdrängen, so daß es nicht möglich ist, mit ihnen dort zu konkurriren.

Herr **Stumm**: Auf dem deutschen Markte hat sich der Einfluß aber wohl nicht geltend gemacht? auch nicht für Drahtstifte?

Herr **Kamp**: Es sind damals fremde Drahtstifte an der Ostsee viel importirt worden.

Frage 10:

Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Herr **Kamp**: Es sind zunächst ganz außerordentlich billige Seefrachten in den letzten Jahren gewesen.

Ferner läßt man unserm Export von Walzdraht nach Frankreich alle möglichen Chikanen zu Theil werden. Trotz der Atteste deutscher Beamten sucht man zu beweisen, entweder daß es Holzkohlendraht oder Stahldraht wäre u. s. w. und es kommt häufig vor, daß man nicht mit dem Gegenbeweise durchdringt.

Vorsitzender: Der Stahldraht ist höher tarifirt?

Herr **Kamp**: Es muß außer dem höheren Zoll noch Strafe bezahlt werden. Ich kann mit Beispielen belegen, daß effektiv Eisendraht als Stahldraht erklärt worden ist, in Folge dessen höherer Zoll und Strafe bezahlt werden mußten.

Die Engländer sind dadurch gegen uns begünstigt, daß sie schon so lange eingeführt sind, ihre alten Verbindungen haben und daß ihre Marken bekannter sind 2c.

Herr **Stumm**: Haben Sie auf der andern Seite Punkte anzuführen, welche die Konkurrenz des Auslandes augenblicklich erschweren, so daß also vorauszusehen ist, daß bei Wegfall dieser Punkte die ausländische Konkurrenz schärfer als in diesem Augenblicke auf dem deutschen Markte auftritt? Ich meine, Sie haben vorhin gesagt, daß die ausländischen Löhne noch einer Ermäßigung fähig sind. Dies würde ein solcher Punkt sein, es sind aber vielleicht noch andere Punkte da.

Herr **Kamp**: Das habe ich gesagt. Erschwert wird die ausländische Konkurrenz sehr durch die gedrückten Preise hier, die uns zwingen, so billig zu verkaufen. Wir wollen aber hoffen, daß das vorübergehende Zustände sind.

Frage 11:

Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt?

Bis jetzt habe ich in unserer Branche nichts davon gehört, wohl aber kürzlich in den Zeitungen gelesen, daß durch Verfügung des Handelsministers in neuerer Zeit die staatlichen Behörden angewiesen sind, dem inländischen Fabrikate den Vorzug zu geben. Kommunalbehörden haben in neuerer Zeit zuweilen die englischen Fabrikate vorgezogen.

Vorsitzender: Sie machen doch auch Telegraphendraht?

Herr **Kamp**: Ja. Aber begünstigt wird der Telegraphendraht nicht.

Vorsitzender: Wird ausländischer Telegraphendraht benutzt?

Herr **Kamp**: Nein.

Herr **Stumm**: Grund dafür ist wohl der Umstand, daß Sie die Preise für Telegraphendraht so niedrig stellen?

Herr **Kamp**: Ja, indessen ein Beispiel für den Import von Draht habe ich genannt.

Frage 12:

In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Diese Frage dürfte wegfallen.

Frage 13:

Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Man geht, wie erwähnt, damit um, in England die Löhne der Puddler und Walzwerksarbeiter zu ermäßigen. Neben Verlängerung der Arbeitszeit reduzirt man die Löhne um 10 pCt. Außerdem soll die englische Abgabe an den Grundbesitzer für den Bergbau ermäßigt werden, was auch wieder billigere Herstellung ermöglicht. Ferner werden auch die Eisenbahnfrachten ermäßigt. So hat die North Eastern Company vom 1. November ab ihre Frachten um $7^1/_2$ pCt. für alle für die Eisenindustrie nothwendigen Produkte ermäßigt, was pro Ton Roheisen 7 bis 8 d. ausmacht.

Dazu kommen die günstigeren Verhältnisse des Aus-

landes überhaupt, was Betriebskapital anbelangt; die Werke besitzen größere Reservefonds, so daß sie länger Verluste aushalten können, als wir. Ueber Belgien habe ich mir aus einer Zeitschrift ausgezogen, daß eine größere Zahl von Werken in den letzten Jahren, nach größeren Abschreibungen und Reserven, noch Dividende verdient und vertheilt hat, und zwar nicht nur einige weniger bevorzugte Werke, die wir ja in Deutschland auch haben: Cokerill 5 pCt., Althus 8, Baume à Hain St. Pierre 7, Hauts fourneaux de Monceau sur Sambre über 9 pCt., Providence & Fabrique de fer à Charleroi 5 pCt. Andere haben ihren Gewinn für den Reservefonds abgeschrieben: Die Schraubenfabrik in Marcinelle 6 pCt., Société centrale de contruction à Haine St. Pierre 10 pCt., die Belgische Compagnie für Eisenbahnbedarf 5 pCt. Das ist bei uns ganz anders, die meisten Werke schließen mit Unterbilanzen ab, oder was sie verdienen, müssen sie zu Abschreibungen verwenden.

Vorsitzender: Ich schließe daraus, daß die Belgier und Engländer in der Lage sind, ihre Preise zu ermäßigen, und dadurch beantworten Sie die folgende Frage damit, daß das nicht möglich sein würde?

Herr **Kamp:** Ein weiterer Abschlag würde für uns kaum möglich sein, weil wir bereits mit Verlust arbeiten, es müßte dann ein weiterer Abschlag der Rohmaterialien eintreten, was wohl kaum zu erwarten ist. Sollte das Zinn bedeutend fallen, so würden sich selbstverständlich die Preise für Weißblech ermäßigen.

Ich will das speziell hervorheben, damit man uns nicht den Vorwurf machen kann, daß wir derartige Dinge nicht berücksichtigten.

Frage 15:

> Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Wir haben ganz wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt. So produzirte ein Hochofen im Jahre 1873 in den Distrikten von Rheinland und Westfalen 60 000 kg höchstens, während wir jetzt Hochöfen haben, die 130 000 kg pro Tag produziren. Drahtwalzen machten damals pro 24 Stunden 10—14 000 kg und jetzt 16—25 000 kg, in einem Grobkotze zog man 1873 800 und 1878 1500 kg von Nr. 55 bis 42 in 24 Stunden.

Herr **Stumm:** Sind die erstgenannten Zahlen Zahlen von 1873?

Herr **Kamp:** Ja, von 1873. Es werden noch jetzt wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt. Es würde das in noch höherem Maße der Fall sein, wenn nicht viele Werke durch Mangel an Geld und schlechte Verhältnisse daran verhindert wären.

Vorsitzender: Sie sagen also, daß Betriebsverbesserungen, die anderwärts eingeführt sind, bei Ihnen noch nicht durchgehends durchgeführt sind?

Herr **Kamp:** Ja.

Vorsitzender: Glauben Sie, daß, wenn dieselben eingeführt würden, dadurch die Selbstkosten heruntergehen würden?

Herr **Kamp:** Die lassen sich dadurch vermindern, aber nicht in dem Maße, wie bei andern Werken.

Herr **Stumm:** Glauben Sie nicht, daß durch Einführung der sogen. Flußeisenfabrikation bei Ihnen erhebliche Ersparnisse eintreten können? Haben Sie sich mit der Frage beschäftigt?

Herr **Kamp:** Beschäftigt nicht; wir haben eine derartige Fabrikation speziell nicht, also kann ich auch nicht sagen, wie weit man damit fortgeschritten ist, da es bisher kaum gelungen, ein verwendbares Fabrikat herzustellen.

Vorsitzender: Frage 16:

> Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

Herr **Kamp:** Ich kann Ihnen hierauf nur sagen, daß allerdings ein Theil der englischen Werke besser ausgerüstet ist, wie der größte Theil der deutschen Werke, weil die Engländer die nöthigen Kapitalien haben, um mit derartigen Verbesserungen radikal vorzugehen.

Herr **v. Schloer:** Beziehen Sie diese besseren Einrichtungen der englischen Werke auf alle Branchen der Eisenindustrie oder speziell die Ihre?

Herr **Kamp:** Speziell immer nur auf unsere.

Herr **v. Schloer:** Aber bezüglich der Hochofenindustrie — ist da nach Ihrer Ansicht die englische vollkommener ausgebildet als die Ihre?

Herr **Kamp:** Nein, im Gegentheil, was ich sagte, bezog sich lediglich auf meine Branche. Bezüglich der Hochofenindustrie habe ich nie gehört, daß die englische Industrie eine derartige Leistungsfähigkeit besitzt, wie die unsere. Ebenso in der Maschinenfabrikation.

Vorsitzender: Frage 17:

> Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Herr **Kamp:** Ich glaube nicht, daß die Zollermäßigungen, sondern vielmehr das gleichzeitige Sinken der Preise uns genöthigt hat, eine weitere Reduktion in unseren Betriebskosten einzuführen, die größte Sparsamkeit bei allen Ausgaben walten zu lassen, die Löhne bedeutend herabzusetzen, die Arbeiterzahl überall zu vermindern und alle Kräfte anzuspannen.

Die Zollsätze haben nicht direkt eingewirkt, ich müßte sonst behaupten, daß das Darniederliegen der Eisenindustrie und das Sinken der Preise nur eine Folge der Zölle wäre. Ich betrachte diese Frage als eine sehr prekäre, über die man sich aussprechen muß. Kein Mensch wird behaupten, daß dies nur eine Folge der Zölle ist, denn dieselbe Erscheinung ist auch im Auslande, nicht blos bei uns, aber mit dem Sinken der Preise sind natürlich auch die Selbstkosten wesentlich reduzirt.

Herr **Stumm:** Einen anderen Einfluß auf die Selbstkosten als den der sinkenden Preise würden Sie aus der Aufhebung der Zölle nicht deduziren?

Herr **Kamp:** Ich wüßte nicht.

Herr **Stumm:** Beispielsweise Sie beziehen kein Material aus dem Auslande, das wäre ein solcher Fall, der fällt aber bei Ihnen weg.

Herr **Kamp:** Ich muß mich auf die Position stellen, daß ich sage: Die Aufhebung der Eisenzölle an und für sich hat mit einer Ermäßigung unserer Selbstkosten gar nichts zu thun, sondern nur das gleichzeitige Sinken der Preise.

Herr **Stumm:** Wenn aber heute Zölle beständen, würden Sie glauben, daß die Preise Ihres Materials und anderer Materialien nicht höher sein würden, als nach der Zollaufhebung?

Herr **Kamp:** Nein, die Preise unserer Rohmaterialien würden sich meines Erachtens durch Einführung der Zölle nicht heben.

Frage 18:

> Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Es ist damals vor Aufhebung der Zölle hervorgehoben worden, daß mit derselben sich in den Ostseeprovinzen eine bedeutende Eisenindustrie entwickeln würde. Ich glaube, diese Prophezeiung ist zunichte geworden, die paar Werke, die

dort etablirt gewesen sind, sind so viel ich weiß, alle elend zu Grunde gegangen.

Frage 19:

Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Ein Aufschwung im Allgemeinen würde ja hoffentlich die Preise des Fabrikats heben und damit auch ohne Zweifel, soweit es die Frachtverhältnisse erlauben, dem Auslande gestatten, räumlich noch weiter auf den deutschen Markt zu kommen.

Vorsitzender: Sie würden es also für keinen Vortheil für die Eisenindustrie halten, wenn die übrigen Zweige sich heben?

Herr **Kamp**: Gott bewahre; ich halte mich strikte an die Frage, wo es heißt: „Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz".

Vorsitzender: Sie meinen, daß die Konkurrenz vermehrt werden würde?

Herr **Kamp**: Ja, die ausländische Konkurrenz würde versuchen und in der Lage sein, noch mehr Waaren auf dem deutschen Markt abzusetzen, weil sie zunächst in den Distrikten, die sie jetzt schon beherrscht, bessere Preise bekommt und auch in der Lage sein würde, noch weiter in Deutschland vorzurücken, da trotz Abzuges der höheren Frachten, welche die ausländische Konkurrenz zu zahlen hat, ihr doch noch ein großes Plus bleiben würde; aber ich würde der ausländischen Konkurrenz dieses gern gönnen, denn wir hätten dann auch einen größeren Absatz.

III.

Die deutsche Eisenindustrie auf auswärtigem Markte und der Einfluß ausländischer Zollsätze.

Frage 1:

Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

Ja. —

Frage 2:

Nach welchen Gegenden, in welchen Produkten und Quantitäten ist dies der Fall?

In Qualitätsdrähten und in Qualitätsstabeisen exportiren wir nach England, sonst geht unser Walzdraht nach Rußland, Frankreich, Italien, auch etwas nach Amerika, auch nach Oesterreich; es ist aber seit einigen Jahren der gewalzte Draht gegen den früher bestehenden Usus als unpolirter Draht mit 2 Gulden tarifirt worden, während früher nur 1,25 ℳ gezahlt wurde. Ferner gezogener Draht und Stifte nach vielen überseeischen Ländern, China, Japan, Indien, Australien u. s. w. Der größte Theil von diesen Waaren geht jedoch über England durch englische Kommissionäre, die damit ihren ganz besonderen Verdienst haben, indem sie es als ihr Fabrikat verkaufen und mit ihren Handelsmarken versehen.

Ich habe mir hier erlaubt, unseren Export seit 1873 aufstellen zu lassen und zwar getrennt nach den verschiedenen Kategorien und Ländern, es hat der Export seit 1873 ja wesentlich zugenommen. Während wir 1873 1 185 902 kg im Werth von 446 463 ℳ 46 ₰ exportirten, exportirten wir 1874 2 067 277 kg im Werth von 721 189 ℳ 87 ₰; im Jahre 1875 2 469 372 kg im Werth von 591 285 ℳ 77 ₰; im Jahre 1876 6 054 864 kg im Werth von 1 173 518 ℳ 63 ₰; im Jahre 1877 12 584 215 kg im Werth von 2 375 753 ℳ 93 ₰ und 1878 in den ersten 10 Monaten bis zum 31. Oktober 11 461 694 kg im Werth von 2 320 569 ℳ 20 ₰. Wir sind eben zu dem Export genöthigt worden, um überhaupt unseren Betrieb aufrecht zu erhalten und die Generalkosten nicht zu sehr zu erhöhen, vor allen Dingen auch unsere Arbeiter in Beschäftigung zu erhalten, sonst hätten wir gar nicht arbeiten können.

Frage 3:

In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen?

Diese Frage habe ich schon damit beantwortet, nur will ich noch hervorheben, es ist bei den verschiedenen Werken verschieden. Bei Funcke und Elbers hat z. B. der Export um die Hälfte nachgelassen, weil sie andere Artikel fabriziren, die aber auch in die Eisenindustrie gehören. Sie haben Puddelstahlschienen exportirt, und darin hat der Export ganz aufgehört, weil die Preise nach schlechter geworden sind. Die Firma behauptet, daß sie früher mit Gewinn und jetzt mit Verlust exportirt.

Ich muß bei der Gelegenheit noch etwas hervorheben, was mir in keine der anderen Fragen zu passen schien, jedoch von größter Bedeutung für uns ist, daß nämlich, wie ich schon andeutete, die Engländer auf dem ausländischen Markt eingeführt sind, daß sie den Handel mit den überseeischen Ländern in der Hand haben, wodurch sie für ihre Fabrikate viel mehr bekommen, als wir. Ich erlaube mir einen speziellen Fall anzuführen. Ein Werk in Warrington, die größte Drahtzieherei in England, erhielt im Dezember v. J. nach dem Sydney-Trade Review & Prices current vom 14. Dezember 1877 für Zaundraht Nr. 6 geglüht und geölt pro Tonne 14 Lstr. 15 s. Zwar geht der Draht unverpackt mit einer Fracht von 5 s bis Liverpool, von dort bis Adelaide 20 s, an Assekuranz 3 s, australisch Zoll 20 s, Total-Abzug 2 Lstr. 8 s, bleiben 12 Lstr. 7 s oder 247 ℳ. Dagegen bekommen wir für eine Qualität Draht, welche entschieden besser ist, da wir nach den australischen Häfen, den Draht für Zaundraht versenden müssen, den Ryland von uns kauft, um davon Telegraphendraht 2c. zu machen, franko London 9 Lstr. 15 s oder 195 ℳ. Wir müssen aber diesen Draht verpackt liefern, deshalb gehen für Emballage in Leinen ab 15 ℳ pro Tonne, Fracht bis Rotterdam 9,30 ℳ, London 6,80 ℳ, Assekuranz mit 45 ₰, sind 31,50 ℳ, so daß uns also nur bleiben 163,40 ℳ und die ganze Differenz steckt der englische Zwischenhändler in die Tasche, nachdem er blos seine trade marke daran macht.

Ich wollte noch hervorheben — es thut mir leid, daß Herr Konsul Meier im Augenblick nicht da ist —, daß wir uns Mühe gegeben haben, speziell als Fabrikanten unsere Waare dort einzuführen; ich habe durch unsere Agenten die Hamburger Exporteure darauf aufmerksam gemacht, daß der Draht in Australien so hoch bezahlt werde. Wir haben uns zuletzt genöthigt gesehen, einen eigenen Agenten nach Australien zu schicken, was sonst nicht geschieht, um dort endlich die deutsche Marke einzuführen. Wenn die Engländer auch den Draht von Deutschland beziehen müssen, sind sie in Folge jener Vortheile doch besser situirt als wir; mit dem Stabeisen ist es ähnlich der Fall, wir dürfen eben die Marke nicht anwenden, sind aber sonst ganz gut in der Lage, die Qualität zu liefern. und werden das zu weit niedrigeren Preisen sehr gerne thun.

Frage 4:

Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

Die englische Regierung schreibt bei allen ihren Bedingungen vor, daß nur englisches Material verwendet wird und ich habe die Erfahrung gemacht, daß wir mit den Engländern nicht konkurriren können und die Lieferung nicht bekommen haben. Ebenso läßt die österreichische Regierung zu ihren Lieferungen nur Oesterreicher zu, selbst wenn das Ausland billigere Preise stellt. In Belgien ist es ebenso und in Frankreich würde man nur dann von uns kaufen, wenn wir den Franzosen einen ganz bedeutenden Vortheil bieten könnten.

Der Export wird ferner sehr erschwert durch die Chikane in London. Irgend eine Versendung nach einem überseeischen

Hafen ist kaum möglich, ohne daß man gewaltige Unkosten für Beschädigung der Verpackung hat, oder wenn der Kapitain in das Konossement von Rotterdam nach London gesetzt hat shippad during the rain, dann muß man unweigerlich große Entschädigungen bezahlen. D. i. eine Chance, der sich die englischen Exporteure nicht entgehen lassen, und sie machen ohne weiteres Abzüge bis zu 20 pCt. Hätten wir bessere Schiffahrtsverbindungen, dann würden wir viel eher in der Lage sein, mit den Engländern zu konkurriren und würden nicht so gedrückt sein in unseren Preisen. Hinzukommt, daß wir die Fracht bis Antwerpen bis London und Liverpool zu bezahlen haben gegen England und Belgien, die immer um diese Frachtdifferenz im Vortheil sind.

Frage 5:

Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

Herr **Kamp**: Nicht Ermäßigung oder Aufhebung der Zölle hat Einfluß auf die Ausdehnung des Exports gehabt, sondern die gleichzeitige Abnahme der inneren Konsumtion und die größere Konkurrenz der Fremden auf dem einheimischen Markte.

Die Wiedereinführung der Zölle würde insofern einen günstigen Einfluß auf den Export ausüben als sie uns im Inlande sichere Absatzgebiete gewährte und es uns ermöglichte, unsere Produktion noch zu erhöhen, damit die Selbstkosten zu vermindern und noch mehr herauszuschicken.

Vorsitzender: Da sie keine Nachtheile gefunden haben, so würde die 6. Frage wohl wegzulassen sein.

Herr **Kamp**: Bezieht sich diese Frage nur auf Frage 5? (Wird bejaht.)

Ich habe die Frage auch so auffassen müssen, ich habe aber keine Frage gefunden, wo es heißt, durch welche Maßregeln könnten die Nachtheile der Aufhebung der Zölle überhaupt abgewendet werden?

Herr **Stumm**: Die Frage bedeutet einfach: Wenn Jemand englisches Bessemereisen einführt und er führt die eingeführten Bessemerschienen wieder aus, in welcher Weise kann dem Manne geholfen werden? Das ist ein Beispiel, welches unter Frage 6 fällt.

Herr **Kamp**: Ich habe mich mit der Frage nicht beschäftigt, weil sie sich auf unsere Artikel nicht bezieht.

Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Das würde wohl ohne Zweifel der Fall sein, denn man würde speziell nach Rußland in allen Fabrikaten, nach Frankreich und Italien in Draht und Stiften, ebenso nach Oesterreich exportiren können.

Vorsitzender: Für die übrigen Länder wäre es wohl auch wichtig, daß die Zölle beseitigt werden?

Frage 8:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Herr **Kamp**: Ich glaube kaum, daß es in dem Maße möglich wäre, die Frachten u. s. w. zu ermäßigen. Jedenfalls würde es gut sein, wenn derartige Scherereien an der französischen Grenze, wie ich sie vorhin hervorgehoben habe, sowie die verschiedene Verzollung von Walzdraht an der österreichischen Grenze beseitigt würden.

Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

Die Frage fällt wohl mit einer früheren ziemlich zusammen. Durch die acquits à caution in Frankreich wird uns auf bestimmten Absatzgebieten die Konkurrenz wesentlich erschwert.

Herr **Stumm**: Ist Ihnen bekannt, daß Walzdraht, der nach Frankreich ausgeführt wird, lediglich zu solchen Produkten bestimmt ist, die nun auch wieder ausgeführt werden, oder aber findet ein Handel mit acquits statt, der sich auf die Einführung von deutschem Walzdraht nach Frankreich bezieht?

Herr **Kamp**: Es findet ganz entschieden ein bedeutender Handel mit acquits statt. Ich habe von Einzelnen gehört, daß die Exporteure mit den Fabrikanten zusammen diese Geschäfte machen, daß die Exporteure gewöhnliche Stifte exportiren, und gleichzeitig importiren die Fabrikanten bessere Qualitäten für andere Zwecke.

Herr **Stumm**: Ist Ihnen bekannt, daß dieser Walzdraht wenigstens entsprechend dem Dekrete von 1873 bis in das exportirende Werk hineingebracht wird, oder wird er schon an der Grenze nach ganz anderen Werken transportirt?

Herr **Kamp**: Das kann ich nicht sagen.

Frage 10:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

Das kann ich nicht sagen.

Vorsitzender: Ist zum dritten Abschnitt noch etwas zu bemerken?

Da das nicht geschieht, gehen wir über zu

IV. Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Frage 1:

Erfordert die Forterxistenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Herr **Kamp**: Nach dem, was ich vorhin gesagt habe, glaube ich, daß das durchaus nothwendig ist.

Frage 2:

Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Diese Frage, wie sie hier gestellt ist, muß ich im Allgemeinen verneinen, da wir die Verhältnisse nicht haben, wie sie z. B. England hat. Man würde mir allerdings entgegenhalten können, daß bei dor günstigen Lage der Drahtindustrie speziell solch ein Schutz nicht nothwendig wäre, da die Drahtindustrie dadurch begünstigt ist, daß sie ein passendes Rohmaterial in unserem manganhaltigen Eisen hat. Aber die Wiedereinführung der Zölle würde doch anderen Branchen der Eisenindustrie, wie der Stabeisenfabrikation, in bedeutendem Maße zu Nutze kommen, und es würde so ein bedeutender Theil der Produktionskraft von Stabeisen sich wieder auf dieses werfen und dadurch die Konkurrenz von Walzdraht vermindert werden.

Vorsitzender: Sie meinen also, trotzdem daß das Ausland die Eisenzölle fallen läßt, würden Sie sie für Deutschland wieder einführen wollen?

Herr **Kamp**: Ja, und ich begründe das damit, daß für die Drahtindustrie speziell, wenn man sie absolut getrennt von der übrigen Eisenindustrie stellen könnte, ein Zoll an und für sich nicht nothwendig wäre, wenn die übrigen Länder ihre Zölle fallen ließen, daß aber die Drahtindustrie viel zu eng mit der übrigen Eisenindustrie zusammenhängt und daß, wenn diese gekräftigt wird, dann ein Theil der jetzigen Produktionskraft, die sich auf Walzdraht geworfen hat, wieder vom Walzdraht abgenommen und daher die Drahtproduktion abnehmen würde. Als Beispiel führe ich nur an, daß viele Schnellwalzen Draht und Feineisen machen, daß diese in solchem Falle wieder mehr feines Eisen machen würden und nicht so viel Draht. Für Weißblech habe ich schon vorhin hervorgehoben, daß ich aus den verschiedenen Gründen durchaus wünschen muß, daß der Zoll eingeführt

wird, auch wenn er in den übrigen Ländern fällt, da von England aus die deutsche Weißblechindustrie zum Erliegen gebracht werden muß, wenn sie nicht geschützt wird.

Frage 3:

Wie hoch müssen anderenfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Ich würde mich begnügen können mit den Sätzen des autonomen Tarifs, der von den Eisenindustriellen vorgeschlagen ist. Ich kann in der Beziehung spezielle Zahlen nicht anführen. Für Weißblech würde ich jedoch 5 *M.* pro 50 kg wünschen.

Frage 4:

Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:

a) für die Eisenindustrie selbst,

b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

Für die Eisenindustrie an und für sich würde ein mehr gesichertes Absatzgebiet entstehen, und ich habe die Ueberzeugung, wenn die Regierung sich entschlösse, ihre Handelspolitik zu ändern und die materiellen Interessen der Industrie mehr wie bisher zu fördern, so würde dadurch ein Aufleben des Vertrauens und des Unternehmungsgeistes hervorgerufen werden und damit meines Erachtens die Konsumtion sofort steigen, es würde also ein großer Vortheil sein.

Was den Handel betrifft, so würde die vermehrte Thätigkeit des Handels, des ganzen Geschäfts, einen wesentlich höheren Preis nicht blos der Artikel der Eisenindustrie, sondern aller anderen herbeiführen und dadurch würde auch der Handel gewinnreicher werden. Insbesondere aber würde durch einen größeren Export an vielen Fabrikaten, zu dem die Eisenindustrie kräftiger wäre, und durch einen größeren Import an anderen Artikeln, den ja die größere Konsumtionskraft der Industriellen und Arbeiter zulassen würde, der Handel bedeutende Votheile haben.

Die Transportinteressenten würden durch die größere Produktion wesentlich größere Einnahmen an Frachten haben und damit würde sich der Reingewinn, die Rentabilität der Eisenbahnen und der Schiffahrt u. s. w. wesentlich bessern.

Was die Konsumenten betrifft, so ist ja bei Weitem der größte Theil derselben in der einen oder anderen Weise auch Produzent, er würde also profitiren durch die höheren Preise aller Produkte, die ja nicht von einander unabhängig sind; dann ist ein großer Theil der Konsumenten von der Industrie abhängig, sie würden also höhere Löhne zahlen können und auch davon Nutzen haben. Endlich ist ja ein noch größerer Theil von Konsumenten an der Industrie betheiligt, und durch größere Rentabilität der Industrie würde auch dieser Konsument wieder Vortheile haben, und ich glaube in der Beziehung nur auf unsere Landwirthe verweisen zu dürfen, die es ganz gern sehen, wenn es der Eisenindustrie gut ginge, wenigstens in unserer Gegend denken die Landwirthe so.

Herr **Stumm**: Würde der Einfluß der Eisenzölle nur darin liegen, daß in den meisten Gegenständen das bedeutende Quantum aus dem Auslande nun von der inländischen Eisenindustrie gemacht würde, aber nicht darin, daß bei dem Ausfall der ausländischen Fabrikation die Preise in die Höhe gingen?

Herr **Kamp**: Nein, ein Steigen der Preise im Allgemeinen ist nicht zu erwarten. Es würde durch den indirekten Einfluß der Eisenzölle, die Sicherung eines gewissen Absatzgebietes, die Vergrößerung des jetzigen Marktes eine Erhöhung der Produktion, also eine Verminderung der Generalkosten bewirkt werden. Dies ist eher zu erwarten als ein Preisaufschlag; dann würde das Vertrauen und damit die Konsumtion wachsen.

Herr **Stumm**: Es würde sich nur auf diejenigen Theile des inländischen Gebiets beziehen können, wo das ausländische Eisen einrückt?

Herr **Kamp**: Ja. —

Frage 5:

Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Was Weißblech anbetrifft, so muß ich auf die andere Tarifirung wieder Bezug nehmen, denn gerade dieser Fabrikationszweig leidet durch die ausländische Konkurrenz und die billigen Frachten, die derselben zu Gebote standen. Eine Ermäßigung namentlich der Lokalfrachten würde ich wünschen, auch Exportfrachten, ferner den Bau von Wasserstraßen und Sekundärbahnen, um den Verkehr zu erleichtern und die Frachten zu ermäßigen. Ferner wenn derartige Gesetze, welche auf die Industrie und das praktische Leben Bezug haben, auch mit Leuten aus dem praktischen Leben berathen würden, und wenn man nicht die Sachverständigen als Interessenten prinzipiell davon ausschließt, wie es früher geschah.

Endlich würde ich eine Aenderung der Steuergesetzgebung und Entlastung der Kommunen befürworten. Es würde meines Erachtens auch viel geschehen können, wenn die Reichsregierung den Export durch Information der deutschen Gesandten, Konsuln und Agenten im Auslande mehr unterstützte, und mehr als das bisher geschehen ist, auf günstige Marktverhältnisse aufmerksam machte.

Auf die Nachtheile des Wehrgesetzes habe ich hingewiesen, es wird aber wohl Niemand eine Aenderung desselben vorläufig verlangen, wohl aber eine Aenderung der Gewerbeordnung in Bezug auf mehrere Punkte, die ich vorhin als schädlich hervorgehoben habe.

Herr **Stumm**: Ich glaube, daß die Gewerbeordnung theilweise bereits abgeändert ist.

Herr **Kamp**: Frage 6:

Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Ich glaube aus den Gründen, die ich vorhin angeführt habe, daß das nicht vollständig möglich ist; könnten wir dieselben Verhältnisse wie England bekommen, besonders was das Alter und die Kapitalkraft der Industrie anbetrifft, dann ja, denn die deutsche Industrie leistet entschieden das, was die Anderen auch leisten.

V.
Statistik.

Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen und event. welche?

Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Es sind einige Preise falsch angegeben, jedoch lege ich keinen speziellen Werth darauf, beispielsweise steht Façoneisen des Saargebiets im Jahre 1878 hier mit 217, im Jahre 1871 mit 203 *M.* Es sind dann die Arbeiterzahlen meines Erachtens zu gering angegeben, die 40 000 Eisenerzarbeiter sind weggelassen, ebenso die Maschinenbauer und die Arbeiter in der kleinen Industrie. Dann waren noch einige Kohlenpreise zu niedrig notirt, ferner ist die Durchfuhr nicht speziell angegeben, was allerdings auch nicht gut möglich ist; das führt aber zu ganz falschen Schlüssen, wenn man den Export und Import aus den verschiedenen Jahren mit einander vergleicht, die in der Weise nicht stimmen.

Vorsitzender: Damit wäre also die Vernehmung beendigt, und wir sagen Ihnen besten Dank für Ihre genaue Ausführung.

Schluß 6 Uhr.

Zu Frage Ia. 1 und 2—4.

Selbstkosten von Walzdraht pro 1878.

Per 1000 kg	1. Hamm. M.	1. in %.	2. Nachrodt. M.	2. in %.	3. Lippstadt. M.	3. in %.	4. Werdohl. M.	4. in %.	5. Priv. M.	5. in %.	6. Priv. M.	6. in %.	7. England. M.	7. in %.
Ankaufspreis der Kohlen	11,03	8,15	8,82	6,11	10,30	7,60	9,36	6,55	12,41	9,35	10,90	8,21	10,27	8,44
Transportkosten derselben	5,53	4,09	4,60	3,18	7,40	5,46	5,85	4,09		—	4,47	3,37	1,50	1,23
Ankaufspreis des Roheisens	73,30	54,17	72,70	50,37	69,64	51,40	71,07	49,69	62,51	47,00	69,21	52,14	50,29	41,32
Transportkosten desselben	5,07	3,75	6,31	4,37	6,56	4,84	5,67	3,96	3,99	3,00	6,77	5,10	9,91	8,14
Löhne	23,63	17,46	26,94	18,73	20,07	14,81	29,17	20,39	29,26	22,00	26,26	19,78	23,14	19,02
Beamtengehälter	1,00	0,74	2,05	1,42	2,03	1,49	1,27	0,89	2,66	2,00	2,48	1,87		—
Allgemeine Betriebskosten	9,35	6,91	9,10	6,30	6,89	5,09	8,67	6,06	22,61	—	7,13	5,37	26,59	21,85
Generalia	2,63	1,94	7,97	5,52	7,73	5,71	7,51	5.25		17,00	5,52	4,16		—
Hypothek- und Obligationszinsen	3,77	2,79	5,83	4,00	4,87	3,60	4,46	3,12	—	—	—	—	—	—
	135,31	100,00	144,32	100,00	135,49	100,00	143.03	100,00	133,00	100,00	132,74	100,00	121,70	100,00
Abfälle	3,24	2,39	1,62	1,19	0,28	0,21	4,03	2,82	—	—	—	—	—	—
	132,07	—	142,70	—	135,21	—	139,00	—	133,00	—	132,74	—	121,70	—
Amortisation	2,70	—	4,51	—	4,21	—	5,00	—	fehlt		4,66	—	fehlt	
excl. Zinsen des Anlagekapitals	134,77	—	147,21	—	139,42	—	144,00	—	—	—	137,40	—	—	—
Totallöhne von Roheisen an	23,63	—	26,94	—	20,07	—	29,17	—	29,26	—	26,26	—	23,14	—
Totaltransportkosten	10,60	—	10,91	—	13,96	—	11,52	—	—	—	11,24	—	11,41	—
Kohlen: Verbrauch pro ‰ k Fabrikat	2284	—	19,09	—	23866	—	2056	—	—	—	2328	—	1962	—
Kohlen: Preis " " "	4,83	—	4,62	—	4,38	—	4,55	—	—	—	4,68	—	5,25	—
Kohlen: Fracht " " "	2,42	—	2,41	—	3,15	—	2,85	—	—	—	1,92	—	0,75	—
Roheisen: Verbrauch " " "	1408	—	1397	—	1404	—	1342	—	—	—	1336	—	1266	—
Roheisen: Preis " " "	52,05	—	52,04	—	49,60	—	52,91	—	—	—	51,80	—	39,72	—
Roheisen: Fracht " " "	3,58	—	4,51	—	4,67	—	4,36	—	—	—	5,07	—	7,82	—
Unsere Löhne	23,63	—	26,94	—	20,07	—	29,17	—	—	—	26,26	—	—	—
Löhne in Roheisen à 27.48	38,69	—	38,39	—	38,58	—	36,88	—	—	—	36,71	—	—	—
" " Kohlen à 2,96	6,76	—	5,65	—	7,01	—	6,09	—	—	—	6,89	—	—	—
Total-Löhne	69,08	52,31	70,98	49,74	65,66	48,56	72,14	51,90	—	—	69,86	52,63	—	—
Unsere Frachten	10,60	—	10,91		13,96	—	11,52	—	—	—	11,24	—	—	—
Frachten im Roheisen à 16,50	23,23	—	23,05	—	23,17	—	22,14	—	—	—	22,14	—	—	—
Total-Fracht	33,83	25,61	33,96	23,80	37,13	27,46	33,66	24,21	—	—	33,38	25,15	—	—

NB. Da die in Roheisen enthaltenen Löhne und Frachten für Gießerei — Bessemer und Puddel — Roheisen im Durchschnitt genommen etwas höher wie für letztere sind, so sind zum Ausgleich Löhne und Frachten für sämmtliche Nebenmaterialien vernachlässigt

Nr. 1—4 Werke der Westfälischen Union.
" 5—6 " von Privaten.
" 7 englisches Werk.

Zu Frage I.a. 6.

Westfälische Union. Bilanz am 30. Juni.

Aktiva.

	Bei der Uebernahme.		1874.		1875.		1876.		1877.		1878.	
Immobilien	6 775 438	73	6 812 653	05	7 188 947	05	7 079 057	89	7 082 794	48	7 113 368	95
Maschinen und Motoren	5 427 451	65	5 588 669	54	6 010 253	12	5 860 224	93	5 792 527	88	5 865 946	99
Utensilien	622 898	02	602 123	06	573 020	21	549 118	68	401 986	45	403 264	07
Mobilien	22 814	15	41 132	96	46 828	89	44 338	65	32 302	—	31 128	38
Fuhrwerk	12 941	25	23 315	04	31 947	83	22 609	98	8 000		7 425	—
Materialien	—	—	366 877	21	333 513	03	343 393	27	361 445	39	408 060	84
Waaren	—	—	1 293 085	06	1 448 856	63	887 802	69	753 938	23	741 290	66
Cassa, Wechsel, Effecten	—	—	301 744	31	193 624	84	197 535	12	132 082	73	147 011	32
Debitoren	—	—	3 100 871	52	2 462 951	55	1 871 692	57	1 788 733	62	1 621 328	03
Verlustsaldo aus den vorhergehenden	—	—	—	—	1 578 891	93	—	—	—	—	—	-
Verlust des letzten Jahres	—	—	1 578 891*	93	—	—	252 806†	25	—	—	93 431	47
		—	19 709 363	68	19 868 835	08	17 108 580	03	16 353 810	78	16 432 255	71
Amortisation	—	—	231 507	79	341 053	98	322 362	44	201 020	79	—	—

* Verlust, ausgeglichen durch Ueberschuß bei Reduktion des Aktien-Kapitals 1876 um *M.* 3 390 000 und Ausgabe von *M.* 1 949 400 Prioritäts-Obligationen

† Verlust, ausgeglichen durch Ueberschuß bei Hergabe von *M.* 750 000 Aktien gegen eine Forderung.

Passiva.

	Ursprünglich.		1874.		1875.		1876.		1877.		1878.	
Aktien-Kapital	10 500 000	—	13 500 000	—	13 500 000	—	10 110 000	—	9 360 000	-	9 360 000	—
Hypotheken	3 450 000	—	3 450 000	—	3 450 006	54	3 629 008	08	3 587 399	45	3 683 791	33
Prioritäts-Anleihe	—	-	—	—	—	—	1 949 400	—	1 969 407	—	1 893 063	—
Kreditoren	—	—	2 759 363	68	2 581 796	10	1 420 171	95	1 437 004	33	1 495 401	38
Gewinn des letzten Jahres	—	-	—	—	247 032	44	—	—	—	-	—	—
	—	—	19 709 363	68	19 868 835	08	17 108 580	03	16 353 810	78	16 432 255	71

Zu Frage Ia. 2.

Selbstkosten pr. 1000 kg Menden u. Schwerte.

Fabrikate.	1872/73 *M.*	1873/74 *M.*	1874/75 *M.*	1875/76 *M.*	1876/77 *M.*	1877/78 *M.*
Roheisen Menden pr. 1000 kg.	153,72	114,54	85,38	73,22	65,01	61,16
Roheisen Schwerte pr. 1000 kg.	138,84	103,38	79,02	66,61	59,67	57,86
Kohlen Menden pr. 50 kg	0,80	1,05	0,72	0,56	0,54	0,47
Kohlen Schwerte pr. 50 kg	0,66	0,90	0,60	0,44	0,42	0,38

Zu Frage Ia. 5.

Selbstkosten von Weißblech **JCL.** pro 1873 und 1878.

Per 1000 kg	Nachrodt 1873 *M.*	Nachrodt 1878 *M.*
Ankaufspreis der Kohlen	0,38	0,09
Transportkosten derselben	0,04	0,05
Ankaufspreis des Blechs / " " Zinnes	25,50	19,38
Transportkosten	9,32	3,90
Löhne	2,03	1,69
Beamtengehälter	0,20	0,15
Allgemeine Betriebskosten	2,34	1,76
Generalia	0,66	0,50
Hypotheken- und Obligationszinsen	0,35	0,34
	40,82	27,86
Abfälle	0,56	0,20
	40,26	27,66
Amortisation	0,38	0,29
	40,64	28,95*)
Totallöhne von Roheisen an	—	—
Totaltransportkosten von Roheisen an	—	—
Kohlen: Verbrauch pr. ‰ kg Fabrikate	20	20
Kohlen: Preis " "	19,20	7,03
Kohlen: Fracht " "	—	—
Blech: Verbrauch " "	51	51,00
Blech: Zinn	3,3	3,00
Blech: Preis " "	500,00	380,00
Blech: Zinn	2,80	1,30
Blech: Fracht " "	—	—

*) excl. Zinsen des Anlage-Kapitals.

Zu Frage Ia3.

Selbstkosten pr. 1000 kg Mark.

Arbeitslöhne.	1872/73 M.	1873/74 M.	1874/75 M.	1875/76 M.	1876/77 M.	1877/78 M.
pr. 1000 kg für Menden . . .	30,32	29,62	28,22	26,75	26,91	25,28
pr. 1000 kg für Schwerte . . .	31,92	33,90	31,72	28,21	25,99	25,22
Allgemeine Betriebs- und Unterhaltungskosten und General-Kosten? Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?						
pr. 1000 kg ohne Zinsen für Menden . . .	15,22	14,92	14,48	14,44	14,25	14,09
pr. 1000 kg ohne Zinsen für Schwerte . . . incl. Beamtengehälter.	14,80	14,02	13,86	13,82	13,99	13,71

Zu Frage Ia5.

Selbstkosten von Stabeisen pro 1873 und 1878.

Per 1000 kg	Nachrodt 1873 M.	Nachrodt 1878 M.	Westf. Act.-Ges. 1873 M.	Westf. Act.-Ges. 1878 M.
Ankaufspreis der Kohlen . . .	36,43	10,76	42,47	8,89
Transportkosten derselben . . .	4,52	5,61		2,20
Ankaufspreis des Roheisens . .	228,40	77,62	166,88	71,92
Transportkosten desselben . . .	8,55	6,71		3,40
Löhne	49,11	32,23	29,84	20,25
Beamtengehälter	2,95	2,16	—	0,48
Allgemeine Betriebskosten . . .	24,83	8,85	10,14	4,49
Generalia	10,95	8,12	24,22	3,36
Hypotheken und Obligationszinsen	8,22	6,16		2,36
	373,96	158,22	273,50	117,35
Abfälle	4,90	2,19	10,69	2,35
	369,06	156,03	262,81	115,00*)
Amortisation	6,18	4,64	—	—
	375,24	160,67	—	—**)
Totallöhne von Roheisen an . .	49,11	32,23	29,84	20,25
Totaltransportkosten von Roheisen an	13,07	12,32	—	5,60
Kohlen:				
Verbr. pr. ‰ kg Fabrikat . . .	2133	2329	2401	2093
Preis „ „ „ . . .	17,08	4,62	17,69	4,25
Fracht „ „ „ . . .	2,12	2,41		1,05
Roheisen:				
Verbr pr. ‰ kg Fabrikat . . .	1495	1488	1516	1427
Preis „ „ „ . . .	152,77	52,17	110,08	50,40
Fracht „ „ „ . . .	5,73	4,52		2,38

*) Excl. Amortisation und Zinsen.
**) Excl. Zinsen des Anlage-Kapitals.

Zur Frage Ia. 5.

Selbstkosten von Walzdraht pro 1873 und 1878.

Per 1000 kg	Nachrodt 1873 M.	Nachrodt 1878 M.
Ankaufspreis der Kohlen. . . .	34,68	8,82
Transportkosten derselben . . .	4,30	4,60
Ankaufspreis des Roheisens . . .	216,07	72,70
Transportkosten desselben	8,16	6,31
Löhne	48,04	26,94
Beamtengehälter	2,90	2,05
Allgemeine Betriebskosten	25,00	9,10
Generalia	10,67	7,97
Hypothek- und Obligationszinsen . .	7,40	5,83
	357,22	144,32
Abfälle	1,73	1,62
	355,49	142,70
Amortisation.	6,05	4,51
	361,54	147,21*)
Totallöhne von Roheisen an . . .	48,04	26,94
Totaltransportkosten	12,46	10,91
Kohlen: Verbrauch pr. ‰ kg Fabrikate	2031	1909
Kohlen: Preis „ „	17,08	4,62
Kohlen: Fracht „ „	2,12	2,41
Roheisen: Verbrauch „ „	1427	1397
Roheisen: Preis „ „	151,42	52,04
Roheisen: Fracht „ „	5,72	4,51

*) Exclusive Zinsen des Anlage-Kapitals.

Zur Frage Ia. 5.

Selbstkosten von Luppen pro 1873 und 1878.

Per 1000 kg	Nachrodt Für Stabeisen 1873 M.	Nachrodt Für Stabeisen 1878 M.	Nachrodt Für Walzdraht 1873 M.	Nachrodt Für Walzdraht 1878 M.
Ankaufspreis der Kohlen. . . .	22,63	5,28	21,72	5,81
Transportkosten derselben. . . .	2,80	2,75	2,69	3,03
Ankaufspreis des Roheisens . . .	189,75	63,43	182,61	60,21
Transportkosten desselben . . .	7,10	5,49	6,89	5,22
Löhne	23,15	12,85	21,10	11,28
Beamtengehälter	1,61	1,08	1,58	1,12
Allgemeine Betriebskosten. . . .	12,63	3,62	12,67	3,60
Generalia	5,67	4,28	5,58	4,06
Hypothek- und Obligationszinsen .	4,43	3,21	3,92	2,95
	269,77	101,99	258,76	97,28
Abfälle	—	—	—	—
	—	—	—	—
Amortisation.	3,12	2,38	3,09	2,42
	272,89	104,37	261,85	99,70*)
Totallöhne von Roheisen an . .	23,15	12,85	21,10	11,28
Totaltransportkosten	9,90	8,24	9,58	8,25
Kohlen: Verbrauch pr. ‰ kg Fabrikate	1325	1144	1272	1258
Kohlen: Preis „ „	17,08	4,62	17,08	4,62
Kohlen: Fracht „ „	2,12	2,41	2,12	2,41
Roheisen: Verbrauch „ „	1242	1216	1206	1157
Roheisen: Preis „ „	152,78	52,17	151,42	52,04
Roheisen: Fracht „ „	5,72	4,52	5,12	4,52

*) Exclusive Zinsen des Anlage-Kapitals.

Zu Frage Ia., 1 und 2—4.

Selbstkosten von Drahtstiften pro 1878.

Per 1000 kg	1. Hamm. ℳ	in %	2. Lippstadt. ℳ	in %	3. Werdohl. ℳ	in %	4. Priv. ℳ	in %	
Ankaufspreis der Kohlen .	2,94	1,38	0,29	0,13	2,75	1,21	—	—	
Transportkosten derselben .	1,48	0,69	0,20	0,09	2,44	1,08	—	—	
Ankaufspreis d. gez. Drahts	} 166,85	78,15	176,79	81,19	} 168,86	74,25	—	—	
Transportkosten desselben .	—	—	7,48	3,43	—	—	—	—	
Löhne	23,88	11,19	18,97	8,71	31,38	13,76	—	—	
Beamtengehälter . . .	1,56	0,73	1,68	0,77	2,20	0,97	—	—	
Allgemeine Betriebskosten .	4,61	2,16	4,03	1,85	10,28	4,53	—	—	
Generalia	5,18	2,42	4,14	1,90	1,99	0,88	—	—	
Hypothek- und Obligationszinsen	7,00	3,28	4,18	1,93	7,54	3,32	—	—	
	213,50	100,00	217,76	100,00	227,44	100,00	168,60	Grdprs.	
Abfälle	1,87	0,87	1,61	0,74	2,42	1,06	—	—	
	211,63	—	216,15	—	225,02	—	—	—	
Amortisation	5,12	—	2,19	—	5,55	—	—	—	
	216,75	—	218,34	—	230,57	—	—	—	Durchschnitt excl. Zinsen des Anlage-Kapitals.
Totallöhne von Roheisen an	75,35	—	71,28	—	95,46	—	—	—	
Totaltransportkosten . .	13,88	—	22,88	—	17,17	—	—	—	
Kohlen									
Verbr. pr. °/₀₀ kg Fabrikat	609	—	45	—	603	—	—	—	
Preis " " " "	4,83	—	4,22	—	4,55	—	—	—	
Fracht " " " "	2,42	—	4,44	—	4,05	—	—	—	
gez. Draht									
Verbr. pr. °/₀₀ kg Fabrikat	1034,4	—	1031,2	—	1040	—	—	—	
Preis " " " "	} 161,31	—	171,47	} —	162,37	—	—	—	
Fracht " " " "	—	—	7,25	—	—	—	—	—	
Unsere Löhne	23,88	—	18,97	—	31,38	—	—	—	
Löhne in gez. Draht . .	105,29	—	106,30	—	112,56	—	—	—	ad 4 = Grundpreis für die dicken Nr. 55—46.
" " Kohlen . . .	1,80	—	0,13	—	1,78	—	—	—	
Totallöhne	130,97	61,88	125,40	58,02	145,72	64,78	—	—	
Frachten	1,48	—	3,30	—	2,44	—	—	—	
Frachten in gez. Draht .	38,77	—	41,52	—	40,15	—	—	—	
Total	40,25	19,02	44,82	22,76	42,59	18,93	—	—	

Zu Frage Ia., 1 und 2—4.

Selbstkosten von gezog. Draht pro 1878.

Per 1000 kg	1. Hamm. M.	in %	2. Lippstadt. M.	in %	3. Werdohl. M.	in %	4. Priv. M.	in %	
Ankaufspreis der Kohlen	3,68	1,88	2,86	1,42	2,19	1,03	—	—	
Transportkosten derselben	1,80	0,92	1,24	0,62	1,95	0,91	—	—	
Ankaufspreis des Walzdrahts	143,21	73,06	150,34	74,39	151,19	70,93	—	—	
Transportkosten desselben	—	—	—	—	1,26	0,59	—	—	
Löhne	26,72	13,63	32,24	16,06	30,94	14,51	—	—	
Beamtengehälter	1,40	0,72	1,13	0,56	2,02	0,95	—	—	
Allgemeine Betriebskosten	13,14	6,70	5,88	2,93	10,95	5,14	—	—	
Generalia	2,25	1,15	4,32	2,16	5,76	2,70	—	—	
Hypothek- und Obligationszinsen	3,81	1,94	2,73	1,36	6,88	3,24	—	—	
	196,01	100,00	200,74	100,00	213,14	100,00	150,00	Grdps.	
Abfälle	3,95	2,01	1,16	0,57	1,25	0,58	—	—	
	192,06	—	199,58	—	211,89	—	—	—	
Amortisation	2,74	—	2,35	—	7,39	—	—	—	
	194,80	—	201,93	—	219,28	—	—	—	Durchschnitt excl. Zinsen des Anlage-Kapitals.
Totallöhne von Roheisen an	51,65	—	52,31	—	61,62	—	—	—	
Totaltransportkosten	12,40	—	15,20	—	14,73	—	—	—	
Kohlen									
Verbr. pr. ‰ kg Fabrikat	745	—	616	—	475	—	—	—	
Preis " " " "	4,83	—	4,64	—	4,55	—	—	—	
Fracht " " " "	2,42	—	2,01	—	2,85	—	—	—	
Walzdraht.									
Verbr. pr. ‰ kg Fabrikat	1054,7	—	1051,3	—	1051,8	—	—	—	
Preis " " " "	135,77	—	143,00	—	139,94	—	—	—	ad 4 = Grundpreis für die dickste Nr.
Fracht " " " "	—	—	—	—	1,20	—	—	—	
Unsere Löhne	26,72	—	32,24	—	30,94	—	—	—	
Löhne in Walzdraht	72,86	—	69,02	—	75,88	—	—	—	
" " Kohlen	2,21	—	1,82	—	1,41	—	—	—	
Totallöhne	101,79	52,99	103,08	51,60	108,23	51,08	—	—	
Frachten	1,80	—	1,24	—	3,21	—	—	—	
Frachten in Walzdraht	35,68	—	39,03	—	35,40	—	—	—	
Totalfracht	37,48	19,51	40,27	20,18	38,61	18,22	—	—	

Zu Frage Ia 1. und 2—4

Selbstkosten von Stabeisen pro 1878.

Per 1000 kg.	1. Hamm. M.	in %	2. Nachrodt. M.	in %	3. Lippstadt. M.	in %	4. Actien-Gesellschaft. M.	in %	5. Private. M.	in %	
Ankaufspreis der Kohlen . . .	10,19	7,98	10,76	6,81	10,92	7,67	8,89	7,58	10,90	9,05	
Transportkosten derselben . . .	5,11	4,00	5,61	3,55	7,89	5,54	2,20	1,88	4,47	3,71	
Ankaufspreis des Roheisens . .	67,20	52,61	77,62	49,07	73,26	51,46	71,92	61,29	59,05	49,05	
Transportkosten desselben . . .	4,51	3,53	6,71	4,25	6,79	4,77	3,40	2,90	7,59	6,31	
Löhne	23,70	18,56	32,23	20,38	20,88	14,67	20,25	17,26	23,24	19,31	
Beamtengehälter	1,09	0,85	2,16	1,37	2,03	1,43	0,48	0,41	2,48	2,06	
Allgemeine Betriebskosten . . .	9,01	7,06	8,85	5,60	7,69	5,40	4,49	3,82	7,13	5,92	
Generalia	2,83	2,22	8,12	5,14	7,93	5,57	3,36	2,85	5,52	4,59	
Hypothek- und Obligationszinsen.	4,08	3,19	6,16	3,83	4,97	3,49	2,36	2,01	—	—	
	127,72	100,00	158,22	100,00	142,36	100,00	117,35	100,00	120,38	100,00	
Abfälle	7,40	5,79	2,19	1,39	1,60	1,12	2,35	2,01	—	—	
	120,32	—	156,03	—	140,76	—	115,00	—	120,38	100,00	
Amortisation	2,93	—	4,64	—	4,31	—	fehlt		4,66	—	
	123,25	—	160,67	—	145,07	—	—	—	125,04	—	excl. Zinsen des Anlage-Capit.
Totallöhne von Roheisen an . .	23,70	—	32,23	—	20,88	—	20,25	—	23,24	—	
Totaltransportkosten	9,62	—	12,32	—	14,68	—	5,60	—	12,06	—	
Kohlen { Verbr. pr. ‰ k Fabrikat.	2110	—	2329	—	2471,8	—	2093	—	2328	—	
Kohlen { Preis " " " "	4,83	—	4,62	—	4,42	—	4,25	—	4,68	—	
Kohlen { Fracht " " " "	2,42	—	2,41	—	3,19	—	1,05	—	1,92	—	
Roheisen { Verbr. " " " "	1442	—	1488	—	1474	—	1427	—	1336	—	
Roheisen { Preis " " " "	46,60	—	52,18	—	49,60	—	50,70	—	44,95	—	
Roheisen { Fracht " " " "	3,13	—	4,51	—	4,67	—	2,38	—	5,68	—	
Unsere Löhne	23,70	—	32,23	—	20,88	—	20,25	—	23,24	—	
Löhne in Roheisen à 27,18 M. .	39,62	—	40,79	—	40,51	—	39,22	—	36,71	—	
" " Kohlen à 2,96 M. .	6,25	—	6,89	—	7,32	—	6,20	—	6,89	—	
Total-Löhne . . .	69,57	57,82	79,91	51,21	68,71	48,81	65,67	57,10	66,84	55,52	
Unsere Frachten	9,62	—	12,32	—	14,68	—	5,20	—	12,06	—	
Frachten in Roheisen à 16,50 M.	23,79	—	24,55	-	24,32	—	23,55	—	22,04	—	
Total-Fracht . . .	33,41	27,76	36,87	23,63	39,00	27,71	29,15	25,34	34,10	28,32	

NB. Da die im Roheisen enthaltenen Löhne und Frachten für Gießerei-, Bessemer- und Puddel-Roheisen im Durchschnitt genommen, also etwas höher als für letztere sind, so sind im Ausgleich Löhne und Frachten für sämmtliche Nebenmaterialien ꝛc. vernachläßigt.

Nr. 1—3. Werke der Westfälischen Union.

" 4. Eine Westfälische Aktien-Gesellschaft.

" 5. Ein Werk von Privaten.

Zu Frage Ia 1 und 2—4.

Selbstkosten von Stabeisenluppen pro 1878.

Per 1000 kg.	Hamm. M.	Nachrodt. M.	Lippstadt. M.
Ankaufspreis der Kohlen . . .	5,82	5,28	5,55
Transportkosten derselben . . .	2,92	2,75	3,80
Ankaufspreis des Roheisens . .	54,60	63,43	46,26
Transportkosten desselben . . .	4,53	5,49	6,73
Löhne	9,44	12,85	9,34
Beamtengehälter	0,65	1,08	0,84
Allgemeine Betriebskosten . . .	3,41	3,62	3,17
Generalia	1,06	4,28	2,80
Hypothek- und Obligationszinsen .	1,52	3,21	2,54
	83,95	101,99	81,03
Abfälle	1,00	—	—
	82,95	101,99	81,03
Amortisation	1,09	2,38	1,75
	84,04	104,37	82,78*)
Totallöhne von Roheisen an . .	9,44	12,85	9,34
Totaltransportkosten	7,45	8,24	10,53
Kohlen: Verbrauch p. ‰ kg Fabrikat	1205,30	1144,00	1310,00
Kohlen: Preis " " " "	4,83	4,62	4,24
Kohlen: Fracht " " " "	2,42	2,41	2,90
Roheisen: Verbrauch " " " "	1158,30	1216,00	1228,20
Roheisen: Preis " " " "	47,13	52,17	41,10
Roheisen: Fracht " " " "	3,92	4,52	2,05

*) Exclusive Zinsen des Anlage-Capitals.

Zu Frage Ia. 1 und 2—4.

Selbstkosten von Drahtluppen pro 1878.

Per 1000 kg.	Hamm M.	Nachrodt. M.	Lippstadt. M.	Werdohl. M.
Ankaufspreis der Kohlen . . .	7,26	5,81	6,63	6,06
Transportkosten derselben . . .	3,64	3,03	4,54	3,78
Ankaufspreis des Roheisens . .	60,29	60,21	58,42	59,44
Transportkosten desselben . . .	4,14	5,22	5,49	5,44
Löhne	11,30	11,28	10,84	13,92
Beamtengehälter	0,83	1,12	0,84	0,58
Allgemeine Betriebskosten . .	4,34	3,60	3,17	3,20
Generalia	1,36	4,06	2,80	3,44
Hypothek und Obligationszinsen .	1,96	2,95	2,54	2,04
	95,12	97,28	95,27	97,90
Abfälle	1,13	—	—	1,58
	93,99	97,28	95,27	96,32
Amortisation	1,40	2,42	1,75	—
	95,39	99,70	97,02	—*)
Totallöhne von Roheisen an . .	11,30	11,28	10,84	13,92
Totaltransportkosten	7,78	8,25	10,03	9,22
Kohlen: Verbrauch p. ‰ kg Fabrikat	1503	1258	1564,20	1330
Kohlen: Preis " " " "	4,83	4,62	4,24	4,56
Kohlen: Fracht " " " "	2,42	2,41	2,90	2,54
Roheisen: Verbrauch " " " "	1158,20	11,57	1176,60	1133,10
Roheisen: Preis " " " "	52,06	52,04	49,60	52,46
Roheisen: Fracht " " " "	3,58	4,52	4,67	4,81

*) Exclusive Zinsen des Anlage-Capitals.

Zu Frage I. b. 2.

Anzahl der in den verschiedenen Jahren beschäftigten Arbeiter.

	1. Hamm					2. Nachrodt				
	1873/74	1874/75	1875/76	1876/77	1877/78	1873/74	1874/75	1875/76	1876/77	1877/78
Puddel- und Walzwerk .	429	524	409	412	412	419	272	261	320	360
Blechwalzwerk	—	—	—	—	—	11	54	49	57	**97**
Zieherei	89	78	114	145	**164**	—	—	—	—	—
Stiftfabrik	15	14	13	14	17	—	—	—	—	—
Niet- und Schraubenfabrik	49	9	14	12	13	40	—	—	—	—
Achsenschmiede	23	21	19	13	25	—	—	—	—	—
Weißblechfabrik		—	—	—	—	30	18	24	20	**39**
Mechanische Werkstätte .	59	40	25	26	36	49	60	58	34	37
Gießerei	21	30	26	26	31	10	6	3	4	7
Diverse	9	3	1	1	1	—	—	—	—	—
Summa .	694	719	621	649	699	559	410	395	435	540

	3. Lippstadt					4. Werdohl									
	1873/74	1874/75	1875/76	1876/77	1877/78	1873/74	1874/75	1875/76	1876/77	1877/78	1873/74	1874/75	1875/76	1876/77	1877/78
Puddel- und Walzwerk .	136	162	148	142	**172**	178	163	147	198	**221**	—	—	—	—	—
Blechwalzwerk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zieherei	97	110	104	100	**113**	63	78	68	**115**	**110**	—	—	—	—	—
Stiftfabrik	53	62	45	49	66	6	12	14	15	10	—	—	—	—	—
Niet- und Schraubenfabrik	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Achsenschmiede	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Weißblechfabrik	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mechanische Werkstätte .	18	16	19	20	22	13	17	14	12	16	—	—	—	—	—
Gießerei	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Diverse	—	—	—	—	—	2	—	2	2	—	—	—	—	—	—
Summa .	304	350	316	311	373	262	270	245	342	357	731	668	499	460	429

Zu Frage I. b. 3.

Westfälische

Specification der Löhne

A. Puddel

III. Indirecte

Per 1000 kg in Mark.	Hamm.					Nach		
	Oktober 1874	März 1875	März 1876	März 1877	März 1878	Oktober 1874	März 1875	März 1876
Obermeister	—	0,21	0,21	0,24	0,22	0,29	0,35	0,20
Kesselwärter	0,23 (Kesselwärter und Maschinisten zusammen)	0,07	0,12	0,12	0,09	0 25	0,25	0,07
Maschinisten		0,20	0,20	0,16	0,15	0,17	0,17	0,12
Maurer	0,39	0,23	0,22	0,24	0,23	0,41	0,40	0,25
Platzarbeiter und Portier	0,70	0,50	0,45	0,47	0,38	—	0,06	0,05
Schmiede	0,30	0,27	0,26	0,21	0,22	0,39	0,26	0,15
Schlosser	0,32 (Schlosser und Dreher zusammen)	0,23	0,11	0,20	0,16	0,08	0,29	0,20
Dreher		0,16	0,25	0,16	0,18	0,07	0,11	0,10
Schreiner	0,21 (Schreiner und Zimmerleute zusammen)	0,07	0,075	0,05	0 04	—	—	0,01 (Schreiner und Zimmerleute zusammen)
Zimmerleute		0,13	0,075	0,06	0,05	0,02	0,02	
Verladen resp. Abladen	—	—	—	—	—	—	—	—
Reparatur	—	—	—	—	—	0,36	0,04	0,10
Sammeln des Luppenabfalls . . .	—	—	—	—	—	0,14	0,13	0,07
Reparatur der ganzen Hütte . . .	—	—	—	—	—	1,42	1,90	0,06
Diverse	0,28	0,24	0,05	0,07	0,06	—	0,12	—
Summa . .	2,43	2,31	2,02	1,98	1,78	3,60	4,10	1,38
Direkte Löhne	13,45	12,75	9,84	10,05	10,13	13,03	12,27	10,43
Indirekte Löhne	2,43	2,31	2,02	1,98	1,78	3,60	4,10	1,38
Summa . .	15,88	15,06	11,86	12,03	11,91	16,63	16,37	11,81
Verminderung in Prozenten des Puddelwerks gegen Oktober 1874	—	—	—	—	25,00	—	—	—
Puddel- und Schweißw. Total .	33,01	29,94	23,25	23,70	22,50	33,83	34,88	24,46
Verminderung in Prozenten gegen Oktober 1874	—	—	—	—	31,84	—	—	—
Durchschnitts-Verdienst per Mann und Schicht	—	—	2,81	2,99	3,19	—	—	2,70
	Seit März noch um circa 10 % ermäßigt.							
Produktion an Luppen	1 529 470	1 461 570	1 385 660	1 577 665	1 926 840	1 259 402	1 027 341	826 312
Produktion an Walzdraht . . .	468 640	507 335	602 055	660 515	878 265	329 933	275 391	296 994
Durchschn.-Produktion Luppen . .	1 295	1 320	1 305	1 333	1 418,6	1 220	1 291	1 244
Per Ofen und Schicht Walzdraht	5 723	5 920	6 691	7 275	8 782,6	4 054	3 874	3 893

Union.

für Draht III. Qualität.

werk.

Löhne.

rodt.		Lippstadt.					Werdohl.				
März 1877	März 1878	Oktober 1874	März 1875	März 1876	März 1877	März 1878	Oktober 1874	März 1875	März 1876	März 1877	März 1878
0,20	0,15	0,43	0,48	0,55	0,52	0,505	0,29	0,38	0,31	0,34	0,28
0,17	0,12	0,34	0,18	0,20	0,19	0,20	0,35	0,40	0,24	0,19	0,16
0,14	0,12		0,12	0,105	0,09	0,08	0,24	0,20	0,24	0,27	0,16
0,66	0,61	0,48	0,57	0,40	0,38	0,48	0,48	0,74	0,54	0,44	0,51
0,05	0,06	0,60	0,28	0,36	0,30	0,295	0,20	0,27	0,24	0,12	0,48
0,50	0,32	0,38	0,39	0,33	0,32	0,335					
0,32	0,20	0,15	0,47	0,36			0,63	0,89	0,54	0,66	0,64
0,15	0,12	0 13			0,30	0,28					
0,02	0,02	0,26	0,10	0,13	0,08	0,105	0,14	0,14	0,12	0,11	0,09
0,02	0,03						—				—
—	—	—	—	—	—	—	0,36	0,50	0,36	0,36	0,26
0,17	0,15	0,38	0,13	0,135	—	—	—	0,74	—	—	—
0,14	0,13	—	—	—	—	—	0,20	0,02	0,03	0,02	—
0,20	0,23	0,14	—	0,84	0,45	0,50	—	—	0,17	0,06	0,11
0,17	—	—	0,42	—	0,12	0,42	—	—	—	—	—
2,91	2,26	3,29	3,14	3,41	2,75	3 20	2,89	4,28	2,79	2,57	2,69
11,03	10,35	10,52	10,51	9,03	8,86	8 86	13,44	12,14	10,93	10,56	10,93
2,91	2,26	3,29	3,14	3,41	2,75	3,20	2,89	4,28	2,79	2,57	2,69
13,94	12,61	13,81	13,65	12,44	11,61	12,06	16,33	16,42	13,72	13,13	13,62
—	24,18	—	—	—	—	12,67	—	—	—	—	16,60
26,14	25,27	25,01	25,09	21,29	20,66	20,53	29,46	30,39	25,00	23,98	25,26
—	25,30	—	—	--	—	17,91	—	—	—	—	14,25
3,31	2,82	—	—	2,52	2,558	2,703	—	—	3,31	3,00	2,99
		Seit März noch um circa 10% ermäßigt.									
1 071 898	1 144 124	598 598	610 816	492 897	576 706	734 526	613 710	444 840	546,111	695 600	836 800
496 895	411 057	408 798	350 654	439 125	373 290	432 215	445 342	353 630	489 359	611 090	744 300
1 296	1 190,5	1 573	1 694	1 498,2	1 436,3	1 517,6	1 253	1 219	1 267	1 238	1 287,3
4 945	8 519,3	7 959	8 349	8 020,5	8 249	11 760 9	5 082	5 133	5 792	6 192	9 543,6

Zu Frage I. b. 3.

Westfälische Union.
Specification der Löhne für Draht III. Qualität.
B. Schweißwerk.
I. Direkte Löhne.

Per 1000 kg in Mark.	Hamm. Oktober 1874	Hamm. März 1875	Hamm. März 1876	Hamm. März 1877	Hamm. März 1878	Nachrodt. Oktober 1874	Nachrodt. März 1875	Nachrodt. März 1876	Nachrodt. März 1877	Nachrodt. März 1878	Lippstadt. Oktober 1874	Lippstadt. März 1875	Lippstadt. März 1876	Lippstadt. März 1877	Lippstadt. März 1878	Werdohl. Oktober 1874	Werdohl. März 1875	Werdohl. März 1876	Werdohl. März 1877	Werdohl. März 1878
I. Schweißer . . .	1,20	1,05	1,00	1,00	1,00	—	1,28	1,18	1,18	0,70	1,06	0,90	0,76	0,76	0,76	1,35	1,20	1,03	0,95	1,00
II. „ . . .	0,70	0,65	0,60	0,60	0,60	2,31	0,82	0,80	0,80	1,00	0,65	0,60	0,50	0,48	0,48	0,80	0,70	0,68	0,66	0,65
III. „ . . .	0,47	0,40	0,35	0,32	0,25	—	—	—	—	—	0,51	0,50	0,40	0,38	0,38	0,29	0,10	0,16	0,25	0,38
Walzmeister. . . .	1,10	1,00	0,90	0,85	0,85	—	0,98	0,87	0,87	0,85	0,83	0,80	0,65	0,60	0 60	—	1,00	0,87	0,87	0,89
I. Vorwalzer . . .	0,80	0,75	0,66	0,66	0,66	—	0,61	0,50	0,50	0,50	0,75	0,70	0,60	0,58	0,58	—	0,65	1,20 }	1,20	1,20
II. „ . . .	0,65	0,60	0,52	0,52	0,52	—	0,61	0,50	0,50	0,50	0,60	0,60	0,50	0,48	0,48	—	0,65	}		
I. Umwalzer . . .	0,70	0,63	0,52	0,52	0,52	—	0,61	0,45	0,45	0,45	0,75	0,65	0,55	0,53	0,53	—	1,20	1,10	1,10	1,10
II. „ . . .	0,60	0,54	0,48	0,48	0,48	5,51	0,61	0,45	0,45	0,45	0,55	0,45	0,40	0,38	0,38	5,33	1,10	1,02	1,02	1,10
III. „ . . .	0,40	0,36	0,32	0,32	0,32	—	0,61	0,45	0,45	0,45	0,30	0,30	0,25	0,23	0,23	—	0,35	0,35	0,33	0,27
IV. „ . . .	—	—	—	—	—	—	1,06	0,45	0,45	0,45	—	—	—	—	-	—	—	—	—	—
Leitjunge	0,33	0,27	0,26	0,26	0,26	—	0,34	0,30	0,30	0,30	0,45	0,40	0,30	0,28	0,28	—	0,30	0,35	0,25	0,25
Schienenführer . . .	—	—	—	—	—	—	—	0,22	—	—	0,30	0,30	0,25	0,24	0,24	—	—	—	—	—
Haspeler	0,80	0,72	0,64	0,72	0,72	1,78	1,03	0,84	0,66	0,66	0,45	0,45	0,40	0,38	0,38	0,88	0,68	0,66	0,54	0,50
Luppenbrecher	—	—	—	—	—	—	0,23	—	—	—	0,32	0,32 }	0,26	0,26	—	—	—	—	—	—
Luppenscheere	0,40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	}			0,26	—	—	—	—	—
Eisenwieger	—	—	—	—	—	0,77 }	0,63 }	—	—	—	0,21	0,20 }	0,14	0,14	—	—	0,12	0,12	0,12	—
Eisenschieber	0,45	0,40	0,35	0,30	0,25	}	}	0,54	0,54	0,53	—	}			0,14	—	—	—	—	—
Drahtwieger	—	0,33	0,83 }	0,90	0,46	0,83	0,84	0,72	0,72	0,72	0,30	0,30	0,30	0,28	0,28	0,63	1,00	0,52	0,50	0,63
Drahtschärfer	0,65	0,60	}			0,77	0,68	0,57	0,57	0,50	0,50	0,50	0,40	0,38	0,38	0,70	0,48	0,42	0,42	0,42
Maschinisten und Schützdreher . .	—	—	—	—	—	—	0,44	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kohlen-Fahrer . . .	-		—	—	—	—	0,05	0,04	0,04	0,04	0,05	0,10	0,04	0,04	0,035	—	—	—	—	—
Schlacken- „ . . .	—	—		-	—	0,25	0,10	0,09	0,09	0,10	0,15 }	0,03	0,02	0,02	0,02	—	—	—	—	—
Aschen- „ . . .	—	—	—	—	—	—	0,05	0,04	0,04	0,04	}	0,14	0,09	0,09	0,09	—	—	—	-	—
„ und Warmstocher . .	1,22	1,43	0,94	0,98	0,70	—	0,09	0,08	0,08	0,07	0,02	0,04	0,03	0,03	0,02	—	0,04	0,04	0,04	0,04
Diverse	1,84	0,55	0,25	0,35	0,09	—	0,08	0,06	0,06	—	—	0,40	0,12	0,10	0,115	—	—	—	—	—
Summa . .	12,31	10,28	8,62	8,78	7,68	12,22	11,75	9,15	8,75	8,31	8,75	8,68	6,96	6,66	6,66	9,98	9,57	8,52	8,25	8,43

Zu Frage I. b. 3.

Westfälische Union.

Specification der Löhne für Draht III. Qualität.

B. Schweißwerk.

II. Indirekte Löhne.

Per 1000 Kilo in Mark.	Hamm. Oktober 1874	März 1875	März 1876	März 1877	März 1878	Nachrodt. Oktober 1874	März 1875	März 1876	März 1877	März 1878	Lippstadt. Oktober 1874	März 1875	März 1876	März 1877	März 1878	Werdohl. Oktober 1874	März 1875	März 1876	März 1877	März 1878
Obermeister 2c.		0,27	0,24	0,40	0,32	0,15	0,15	0,22	0,22	0,21	0,53	0,48	0,39	0,62	0,48	0,36	0,44	0,28	0,24	0,32
Kesselwärter	} 0,28	0,10	0,13	0,14	0,10	0,27	0,29	0,30	0,30	0,30	} 0,27	0,08	0,095	0,16	0,08	0,09	0,11	0,11	0,08	0,08
Maschinisten u. Schützdreher		0,25	0,22	0,18	0,18	0,83	0,52	0,39	0,39	0,40		0,23	0,20	0,20	0,15	0,64	0,56	0,39	0,33	0,36
Maurer	0,48	0,30	0,25	0,27	0,26	0,89	1,20	0,22	0,22	0,34	0,21	0,24	0,11	0,18	0,20	0,17	0,29	0,19	0,32	0,19
Platzarbeiter, Portier 2c.	0,85	0,65	0,50	0,54	0,44	—	—	0,06	0,06	0,06	0,33	0,16	0,19	0,18	0,16	0,14	0,29	0,28	0,13	0,53
Schmiede	0,36	0,35	0,32	0,24	0,24	0,31	0,65	0,52	0,52	0,69	0,20	0,11	0,10	0,09	0,11	} 1,00	1,42	0,76	0,91	0,72
Schlosser	} 0,39	0,30	0,12	0,22	0,17	0,13	} 0,75	0,16	0,16	0,18	} 0,29	0,15	0,085	} 0,15	} 0,18					
Dreher		0,21	0,28	0,17	0,19	0,20		0,29	0,28	0,36										
Schreiner	} 0,25	0,09	0,08	0,06	0,05	—	—	—	—	—	} 0,19	0,23	—	—	—	0,18	0,14	} 0,14	0,12	0,10
Zimmerleute		0,18	0,08	0,07	0,06	0,10	0,19	0,07	0,05	0,10		—	0,15	0,17	0,14	—	—			
Reparatur	—	—	0,06	—	—	0,37	0,25	0,20	0,22	0,27	—	—	—	0,14	0,09	0,26	0,79			
Magazinarbeiter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Verlader	1,57	1,58	0,49	0,52	0,83	0,23	0,22	0,22	0,21	0,22	0,30	0,30	0,25	0,23	0,16	0,31	0,36	0,41	0,40	0,48
Reparatur des ganzen Werks	—	—	—	—	—	1,43	2,34	0,59	0,58	1,01	0,13	0,39	0,12	0,10	0,06	—	—	—	0,07	} 0,43
Reservekessel	0,30	—	—	—	—	0,07	0,20	0,15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,20	—	
Diverse	0,34	0,32	—	0,08	0,07	—	—	0,11	0,24	0,21	—	0,39	0,20	0,17	—	—	—	—	—	—
Summa	4,82	4,60	2,77	2,89	2,91	4,98	6,76	3,50	3,45	4,35	2,45	2,76	1,89	2,39	1,81	3,15	4,40	2,76	2,60	3,21
Direkte Löhne	12,31	10,28	8,62	8,78	7,68	12,22	11,75	9,15	8,75	8,31	8,75	8,68	6,96	6,66	6,66	9,98	9,57	8,52	8,25	8,43
Indirekte Löhne	4,82	4,60	2,77	2,89	2,91	4,98	6,76	3,50	3,45	4,35	2,45	2,76	1,89	2,39	1,81	3,15	4,40	2,76	2,60	3,21
Summa	17,13	14,88	11,39	11,67	10,59	17,20	18,51	12,65	12,20	12,66	11,20	11,44	8,85	9,05	8,47	13,13	13,97	11,28	10,85	11,64

Zu Frage I b. 3.

Westfälische Union.

Specification der Löhne für Draht III. Qualität.

A. Puddelwerk.

I. Direkte Löhne.

Per 1000 kg in Mark.	Hamm.					Nachrodt.					Lippstadt.					Werdohl				
	Oktober 1874	März 1875	März 1876	März 1877	März 1878	Oktober 1874	März 1875	März 1876	März 1877	März 1878	Oktober 1874	März 1875	März 1876	März 1877	März 1878	Oktober 1874	März 1875	März 1876	März 1877	März 1878
I. Puddler	4,50	4,10	3,50	3,50	3,70	7,88	4,00	3,65	3,60	3,50	3,75	3,30	3,00	3,06	2,85	4,60	4,20	3,70	3,60	3,65
II. "	2,90	2,83	2,50	2,70	2,80		3,00	2,80	2,80	2,70	2,22	1,80	1,50	1,72	1,60	3,00	2,80	2,60	2,60	2,55
III. " resp. Einsetzer	0,98	1,02	0,56	0,24	0,22	0,33	0,33	—	—	—	1,20	1,20	1,20	1,23	1,15	1,86	1,40	1,16	1,29	1,75
Hammerschmiede	0,48	0,42	0,33	0,39	0,39	0,76	0 64	0,53	0,54	0,53	0,60	0,60	0,46	0,46	0,46	0,72	0,71	0,61	0,52	0,48
Hammerführer	0,28	0,21	0,195	0,19	0,195	0,28	0,27	0,20	0,28	0,34	0,30	0,30	0,28	0,26	0,26	0,34	0,33	0,31	0,27	0,26
Luppenwalzer	0,68	9,66	0,57	0,52	0,495	1,00	0,99	0,70	0,64	0,64	0,60	0,60	0,50	0,50	0,50	0,78	0,80	0,53	0,52	0,48
Hebeler	0,47	0,18	0,11	0,15	0,155		0,13	0,10	0,26	0,26	0,20	0,20	0,33	0,32	0,32	0,33	0,32	0,20	0,16	0,13
Schlepper		0,18	0,11	0,12	0,12	0,75	0,62	0,51	0,48	0,46	0,18	0,20				0,33	—	0,86	—	0,26
Luppen-Wieger	0,95	0,08	0,075	0,07	0,07	0,43	0,42	0,38	0,48	0,42	0,60	0,60	0,55	0,55	0,55	0,23	0,57	0,12	0,11	0,51
" Transporteure		0,68	0,56	0,56	0,49	—	—									0,65	0,09	—	0,63	—
" Probirer	0,30	0,38	0,20	0,22	0,18	0,18	—	0,17	0,33	0,29	—	—	—			0,20	0,35	0,30	0,30	0,30
Roheisen-Wieger	0,40	0,21	0,17	0,15	0,135	0,33	0,52	0,40	0,46	0,40	0,20	0,20	0,18	0,18	0,18	—	—	0,35	0,36	0,36
" -Fahrer		0,20	0,17	0,15	0,135	0,29										—	—		—	—
Kohlen "	0,45	0,35	0,15	0,15	0,28	—	0,35	0,35	0,36	0,31	0,15	0,15	0,13	0,13	0,135	—	—	—	—	—
Aschen "	—	—	0,085	0,13	0,18	0,80	0,35	0,35	0,36	0,31	0,43	0,43	0,40	0,36	0,36	—	—	—	—	—
Schlacken "	0,18	0,19				—	0,14	0,14	0,13	0,10						—	—	—	—	—
An- u. Warm-Stocher	0,13	0,94	0,555	0,81	0,585	-	0,12	0,11	0,11	0,09	0,09	0,09	0,10	0,09	0,09	—	0,20	0,19	0,20	0,20
Maschinisten	0,75	0,12	—	—	—	—	0,10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Diverse	—	—	—	—	—	—	0,29	0,04	0,20	—	—	0,84	0,40	—	0,405	—	—	—	—	—
Summa	13,45	12,75	9,84	10,05	10,13	13,03	12,27	10,43	11,03	10,35	10,52	10,51	9,03	8,86	8,86	13,44	12,14	10,93	10,56	10,93

Zu Frage I b 3.

Dortmunder Walzwerk.

Löhne.

	Leistung pro Schicht			Accord pro Schicht			Verdienst pro Schicht		
	1869	1873	1878	1869	1873	1878	1869	1873	1878
I. Puddler	1300	1400	1700	—	—	—	5,50	7,60	4,50
II. "	1300	1400	1700	—	—	—	4,00	4,90	3,20
I. Schweißer	2600	2800	6000	—	—	—	6,00	10,20	4,50
II. "	2600	2800	6000	—	—	—	4,00	6,00	3,00
III. "	2600	2800	6000	—	—	—	3,30	4,10	2,60
Walzmeister	2600	2800	6000	—	—	—	6,00	9,70	4,50
Vorwalzer	2600	2800	6000	—	—	—	4,00	5,70	2,90
Schnäpper	2600	2800	6000	—	—	—	3,50	4,50	2,60
Walzergehülfe	2600	2800	6000	—	—	—	2,70	3,10	2,10

Zu Frage I. b. 3.

Westfälische

Löh

	Hamm.																		Nach		
	Walzeisen.									Walzdraht.											
	Leistung pro Schicht.			Accord pro 1000 kg			Verdienst pro Schicht.			Leistung pro Schicht.			Accord pro 1000 kg			Verdienst pro Schicht.			Leistung pro Schicht.		
	1869 kg	1873 kg	1878 kg	1869 M.	1873 M.	1878 M.	1869 M.	1873 M.	1878 M.	1869 kg	1873 kg	1878 kg	1869 M.	1873 M.	1878 M.	1869 M.	1873 M.	1878 M.	1869 kg	1873 kg	1878 kg
I. Puddler	1500	1500	1590	3,20	3,70	3,05	4,80	5,55	4,50	1150	1150	1330	3,60	4,20	3,15	4,15	4,85	4,30	—	1202	1291
II. Puddler	1500	1500	1590	2,40	2,80	2,25	3,60	4,20	3,40	1150	1150	1330	2,80	3,00	2,40	3,22	3,45	3,25		1202	1271
I. Schweißer	4400	4500	5000	1,00	1,20	1,00	4,40	5,40	5,00	5000	5500	9000	1,05	1,20	0,90	5,25	6,60	8,10	–	3495	6204
II. Schweißer	4400	4500	5000	0,55	0,70	0,66	2,40	3,15	3,30	5000	5500	9000	0,58	0,65	0,54	2,90	3,60	4,85	—	3495	6204
III. Schweißer	4400	4500	5000	0,45	0,55	0,37	2,00	2,50	1,85	5000	5500	9000	0,50	0,55	0,25	2,50	3,05	2,25	—	—	—
Walzmeister	4400	4500	5000	1,00	1,20	0,77	4,40	5,40	3,85	5000	5500	9000	0,90	1,00	0,75	4,50	5,50	6,75	—	3495	6204
Vorwalzer	4400	4500	5000	0,65	0,80	0,49	2,80	3,60	2,45	5000	5500	9000	0,63	0,70	0,53	3,15	3,85	4,75	–	3495	6204
Schnäpper	4400	4500	5000	0,55	0,65	0,39	2,40	2,90	1,95	5000	5500	9000	0,45	0,50	0,40	2,00	2,75	3,60	—	3495	6204
Hammerschmied	9500	9500	12000	0,40	0,45	0,35	3,80	4,30	4,20	5000	5500	9000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hammerführer	—	—	12000	—	—	0,16	1,70	2,00	1,90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schlosser	—	—	—	—	—	—	2,00	2,60	2,35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dreher	—	—	—	—	—	—	2,00	2,60	2,35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schmied	—	—	—	—	—	—	2,00	2,60	2,35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tagelöhner	—	—	—	—	—	—	1,80	2,20	1,90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schreiner und Zimmerleute	—	—	—	—	—	—	1,90	2,60	2,30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Former	—	—	—	—	—	—	2,10	2,40	2,30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Union.

ne.

rodt.						Lippstadt.									Werdohl.								
Accord pro 1000 kg			Verdienst pro Schicht.			Leistung pro Schicht.			Accord pro 1000 kg			Verdienst pro Schicht.			Leistung pro Schicht.			Accord pro 1000 kg			Verdienst pro Schicht		
1869	1873	1878	1869	1873	1878	1869	1873	1878	1869	1873	1878	1869	1873	1878	1869	1873	1878	1869	1873	1878	1869	1873	1878
M.	M.	M.	M.	M.	M.	kg	kg	kg	M.	M.	M.	M.	M.	M.	kg	kg	kg	M.	M.	M.	M.	M.	M.
—	4,60	3,50	—	5,52	4,20	1400	1500	1500	3,50	4,00	2,90	4,90	6,00	4,35	1000	8-900	12-1300	4,00	4,60	3,50 bis 4,00	4,00	4,10	4,50
—	3,40	2,70	—	4,08	3,46	1400	1500	1500	1,60	2,10	1,90	2,24	3,15	2,85	1000	8-900	12-1300	2,20	3,00	2,60 bis 3,00	2,20	2,60	3,36
—	1,90	1,35	—	6,65	5,00	7000	7500	11000	0,80	0,90	0,60	5,60	6,75	6,60	6-7000	7000	9000	1,20	1,35	1,00	8,00	9,50	9,00
—	1,40	1,00	—	4,60	3,70	7000	7500	11000	0,60	0,70	0,44	4,20	5,25	4,84	6-7000	7000	9000	0,60	0,80	0,65	4,00	5,60	5,80
—	—	—	—	—	—	7000	7500	11000	0,40	0,50	0,30	2,80	3,75	3,30	6-7000	7000	9000	0,35	0,40	0,35	2,50	2,80	3,10
—	1,85	1,40	—	6,47	5,60	7000	7500	11000	0,50	0,60	0,48	3,50	4,50	5,28	6-7000	7000	9000	1,20	1,30	0,85	7,80	9,10	7,60
—	1,20	0,90	—	4,70	3,60	7000	7500	11000	0,55	0,65	0,40	3,85	4,88	4,40	6-7000	7000	9000	0,47	0,70- bis 0,80	0,60	3,00	5,00	5,40
—	1,00	0,65	—	3,85	2,60	5000	5000	5000	0,50	0,55	0,46	2,50	2,75	2,30	6-7000	7000	9000	0,40	0,60	0,55	2,60	4,20	5,00
							Stabwalze.																
—	0,75	0,53	—	4,00	3,20	8400	12000	13500	0,50	0,60	0,40	4,20	7,20	5,40	6-7000	7000	9000	0,60	0,80	0,50	3,60	4,00	4,50
—	0,40	0,27	—	2,00	1,60	8400	12000	13500	0,26	0,30	0,22	2,18	3,60	2,97	6-7000	7000	9000	0,28	0,38	0,26	1,70	1,90	2,30
—	—	—	—	3,75	2,80	—	—	—	—	—	—	2,00	3,00	2,50	—	—	—	—	—	—	2-2,50	2,40 bis 3,50	2,80
—	—	—	—	4,80	3,10	—	—	—	—	—	—	2,00	3,00	2,50	—	—	—	—	—	—	2-2,50	2,20 bis 2,60	3,00
—	—	—	—	4,30	2,50	—	—	—	—	—	—	1,80	2,80	2,25	—	—	—	—	—	—	2,50	2,70 bis 3,00	3,00
—	—	—	—	2,50	1,80	—	—	—	—	—	—	1,25	2,00	1,70	—	—	—	—	—	—	1,70	2,00	2,00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	-	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Zu Frage I. b. 4.

Städtische Steuern der Gemeinde Hamm.

Jahrgang.	Die Communal-Steuer betrug	Die evang. Kirchen- und Schulsteuer betrug	Die katholische Kirchensteuer betrug	Die katholische Schulsteuer betrug
	Procente der Klassen- und Einkommen-Steuer.			
1865	$76^{2}/_{3}$	$66^{2}/_{3}$	20	55
1866	$76^{2}/_{3}$	$66^{2}/_{3}$	20	62
1867	$93^{1}/_{3}$	75	20	$73^{1}/_{3}$
1868	$93^{1}/_{3}$	93	20	$73^{1}/_{3}$
1869	$118^{1}/_{3}$	$70^{2}/_{5}$	20	$83^{1}/_{3}$
1870	$116^{2}/_{3}$	93	20	100
1871	$106^{2}/_{3}$	$82^{1}/_{2}$	20	$116^{2}/_{3}$
1872	110	118	20	120
1873	$93^{1}/_{3}$	121	20	$116^{2}/_{3}$
1874	$83^{1}/_{3}$	152	20	$123^{1}/_{3}$
1875	134	100	20	130
876/77	125	160	6	$166^{2}/_{3}$
1877/78	160	155	6	$153^{1}/_{3}$
1878/79	150	174	6	160

Bemerkungen.

1) Vom Jahre 1874 an wurden je 25 % der Grund-, Gebäude- und Gewerbesteuer zur Communalsteuer herangezogen.

2) Vom Jahre 1877/78 an wurden je 25 % der Grund-, Gebäude- und Gewerbesteuer zur kath. Schulsteuer herangezogen.

3) Nach obiger Aufstellung bezahlte also im Jahre

	1865	1878/79
ein evangel. Gemeinde-Mitglied . .	$143^{1}/_{3}$ %	324 %
ein kathol. Gemeinde-Mitglied . .	$151^{2}/_{3}$ %	316 %

städtische Steuern.

4) Der reduzirte Procentsatz der kath. Kirchensteuer von 1876/77 ab ist durch die Sperrung der Gehälter für die katholischen Geistlichen bedingt.

Zu Frage I. c. 2.

Basis.

1. Stückgut

= 1,1 ₰ für die ersten 100 und 1,0 für die zweiten 100 km, über 200 km (durschschnittl.) 1,05 ₰ pro 100 kg und km.

Expeditionsgebühr pro 100 kg

bis 10 km	10 ₰	61— 70 km	16 ₰
11— 20 „	11 „	71— 80 „	17 „
21— 30 „	12 „	81— 90 „	18 „
31— 40 „	13 „	91—100 „	19 „
41— 50 „	14 „	über 100 „	20 „
51— 60 „	15 „		

2. Klasse A 2.

Für sämmtliche Eisenartikel. 0,50 ₰ pro 100 kg und km Expeditionsgebühr

bis 10 km 8 ₰ }
11—20 „ 9 „ }
20—30 „ 10 „ } pro 100 kg.
31—40 „ 11 „ }
über 40 „ 12 „ }

3. Spezial-Tarif I.

Für Eisendraht, Drahtstifte, Axen ꝛc. 0,45 ₰ pro 100 kg und km Expeditionsgebühr: wie für A 2.

4. Spezial-Tarif II.

Stabeisen, Schwarzblech ꝛc. 0,35 ₰ pro 100 kg und km Expeditionsgebühr: wie für A 2.

5. Spezial-Tarif III.

Roheisen, soweit kein Ausnahme-Tarif besteht

für die ersten 50 km 0,27 ₰ } pro 100 kg und km
für jeden km mehr 0,25 ₰ }

Expeditionsgebühr: wie bei A 2.

6. Ausnahme-Tarif. Siehe Roheisen ꝛc.

für die ersten 50 km 0,23 ₰ } pro 100 kg und km
für jeden km mehr 0,22 ₰ }

Expeditionsgebühr: wie bei A 2.

Beschwerden.

Seit Einführung des neuen Tarif-Systems sind die Frachtsätze für sämmtliche Eisenartikel

a) Stückgüter durchgehends um 33—45 pCt.

b) in Ladungen von **5000 kg** an, namentlich aber nach den weit entlegenen Stationen um 40—50 pCt.

c) für die Artikel: Eisendraht, eiserne Drahtstifte, Weißblech, Axen, Kessel- Schiffs- und Brückennieten überhaupt Eisenwaaren in 10 000 kg Ladungen um 4—6 pCt., nach einigen Plätzen sogar um 15 pCt. erhöht.

Siehe folgende Beispiele.

	Hamm: Alte Frachtsätze. Eisenartikel aller Art		Hamm: Neue Frachtsätze.	Wagenladungen		Werdohl: Alte Frachtsätze. Eisenartikel aller Art.		Werdohl: Neue Frachtsätze.	Wagenladungen	
	Stückgut unter 5000 k.	Parthien von 5000 k an.	Stückgut unter 5000 k.	Eisen aller Art von 5000 k an.	Eisendraht, Drahtstifte, Weißblech, Axen, Nieten, 10 000 k.	Stückgut unter 5000 k.	Parthien von 5000 k an.	Stückgut unter 5000 k.	Eisen aller Art von 5000 k an.	Eisendraht, Drahtstifte, Weißblech, Axen, Nieten, 10 000 k.
Berlin	3,576	2,02	4,97	2,29	2,07	4,196	2,372	6,02	2,77	2,50
Leipzig	3,36	1,90	4,50	2,08	1,88	3,95	2,20	5,22	2,40	2,17
Magdeburg	2,712	1,54	3,79	1,75	1,59	3,31	1,88	4,56	2,10	1,90
Chemnitz	4,08	2,414	5,54	2,59	2,35	4,68	2,714	6,26	2,91	2,64
Dresden	4,296	2,477	5,99	2,75	2,50	4,48	2,775	6,71	3,07	2,79
Posen	5,80	2,58	8,10	3,71	3,35	6,36	2,794	9,08	4,16	3,76
Bromberg	6,34	2,76	8,84	4,00	2,91	6,88	2,974	9,84	4,48	3,24
Danzig.	7,368	3,18	10,21	4,52	3,31	7,92	3,394	11,21	5,00	3,64
Königsberg	8,448	3,64	11,66	5,16	3,81	10,00	3,854	12,66	5,64	4,14
Hamburg	2,664	1,47	3,53	1,71	1,55	3,288	1,86	4,35	2,10	1,90
Kiel	3,664	1,81	4,86	2,42	2,15	4,29	2,25	5,68	2,81	2,50
Rendsburg	3,80	1,83	4,90	2,44	2,17	4,33	2,27	5,72	2,83	2,52
Stettin.	4,776	2,72	6,66	3,17	2,78	5,40	3,072	7,66	3,65	3,21
Rostock	4,20	2,51	5,92	2,83	2,52	4,84	2,87	6,78	3,22	2,87

Die Spezial-Tarife haben nur auf runde Ladungen von 10 000 k Anwendung, kommen dagegen Parthien von 10 000 — 15 000 k zum Versandt, so finden stets zweierlei Berechnungen auf einer Frachtbriefsendung statt, z. B. 10 000 k nach dem Spezial-Tarife und das überschießende Quantum entweder nach Klasse A. 2 oder aber nach der hohen Stückgut-Klasse. — Nieten als Schienenbefestigungsmaterial tarifiren nach Spezial-Tarif II., dagegen sämmtliche andere Nieten in Spezial-Tarif I. (Hamm-Weser, Münster-Bremen). — Von Stationen der Westfälischen und Bergisch-Märkischen Bahn fehlen noch den Häfen Bremen, Bremerhafen, Hamburg und Harburg Seetransittarife. — Die Spezial-Tarife verstehen sich nur auf runde Ladungen, wie oben gesagt, von 10 000 k, es müßte heißen, von 10 000 k an, oder aber es müßte bei den Bahnverwaltungen beantragt werden, mehr 300 Ctr.-Wagen einzuführen.

Zu Frage I. c. 1.

Kohlenfrachten pr. 1000 kg in Mark.

	Hamm		Nachrodt, Station Letmathe		Lippstadt		Werdohl	
	Bahn- und Zechenfracht.	Uebersetzungsgebühr.	Bahn- und Zechenfracht.	Uebersetzungsgebühr.	Bahn- und Zechenfracht.	Uebersetzungsgebühr.	Bahn- und Zechenfracht.	Uebersetzungsgebühr.
Annen (Wiendahlsbank)	23,00	4,00	20,00	2,90	32,30 1,00	—	27,00	1,00
Aplerbeck (Schürbank u. Charlottenburg) . . .	19,80	4,00	21,80	2,90	28,00 1,80	—	28,80	1,00
Dortmunderfeld (Dorstfeld)	20,20	4,00	23,20	2,90	29,20 1,00	—	30,20	1,00
Herne	24,00	1,00	23,00	2,90	—	—	29,00	1,00
Holzwickede (Maaßen) .	18,00	4,00	21,00	2,90	30,00 2,00	—	28,00	1,00
Hoerde (Crone)	19,00	4,00	22,00	2,90	29,00	—	29,00	1,00
Martin (Borussia) . .	21,00	4,00	22,00	2,90	31,50 2,00	—	29,00	1,00
Langendreer (Harpen) .	24,50	4,00	20,50	2,90	32,70 1,50	—	27,50	1,00
Courl (Courl)	15,20	1,00	26,00	2,90	—	—	32,00	1,00
Dortmund (Hansa). . .	19,20	1,00	24,00	2,90	32,80 2,30	—	30,00	1,00
Gelsenkirchen (Kray Dahlbusch)	27,20	1,00	28,00	2,90	40,60	—	34,00	1,00
Mengede	21,20	1,00	26,00	2,90	—	—	—	1,00
Hartenberg (Dortm.-Gronau-Enschede) . .	21,00	1,00	—	—	—	—	—	—

Zu Frage I. c. 1.

Frachten für Roheisen pro 10 000 kg in Mark.

	Hamm.		Nachrodt, Station Letmathe.		Lippstadt.	Werdohl.		Zu nebenstehenden Frachten kommen noch an Uebersetzgebühren von den Werken der Hochöfen bis zur Bahnstation.
	Bahnfracht.	Uebersetzgebühr bis auf's Werk.	Bahnfracht.	Uebersetzgebühr bis auf's Werk.	Bahnfracht.	Bahnfracht.	Uebersetzgebühr bis auf's Werk.	
Aplerbeck	19,00	4,00	20,00	2,90	27,00	26,00	1,00	ℳ 1,00
Dortmunderfeld	21,00	4,00	23,00	2,90	29 00	27,00	1,00	„ 1,00
Berge-Borbeck	29,00	1,00	**30,20**	2,90	39,00	**34,20**	1,00	Für Letmathe und Werdohl Fracht ab Heissen plus Uebersetzgebühr.
Hochdahl	33.00	4,00	27,00	2,90	40,00	31,00	1,00	—
Schalke (Gelsenkirchen) . .	27,00	1,00	26,00	2,90	36,00	30,00	1,00	ℳ 1,30
Duisburg-Hochfeld . . .	32,00	1,00	30,00	2,90	40,00	34,00	1,00	Für Hamm und Lippstadt ℳ 0,50 Für Letmethe und Werdohl ℳ 2,00
Burg-Solms	65,00	1,00	53,00	2,90	—	48,00	1,00	—
Wetzlar	66,00	1,00	51,00	2,90	73,00	47,00	1,00	—
Engers.	56,00	1,00	50,00	2,90	66,00	54,00	1,00	—
Peine	59,20	1,00	72,20	2,90	57,40	76.20	1,00	—
Creuzthal	42,00	4,00	30,00	2,90	50,00	26.00	1,00	—
Geisweid	44,00	4,00	31,00	2,90	51,00	27,00	1,00	—
Oberhausen	31,00	1,00	29,00	2,90	40,00	33,00	1,00	ℳ 0,70
Haßbergen	30,00	4,00	43,00	2,90	40,00	47,00	1,00	—
Hattingen	29,00	4,00	23,00	2,90	37,00	27,00	1,00	„ 1,00
Kupferdreh	30,00	4,00	26,00	2,90	38,00	30,00	1,00	„ 0,25
Lollar	68,00	1,00	55,00	2,90	71 00	51,00	1,00	—

Zu Frage I. c. 1.

Per 1000 kg.

Von	Antwerpen. bis frko. Bord		Rotterdam bis frko. Bord		Hamburg bis frko. Bord		Lübeck bis frko. Bord	
	Stab-eisen.	Walzdraht, Eisendraht, Stifte.	Stab-eisen.	Walzdraht, Eisendraht, Stifte.	Stab-eisen.	Walzdraht, Eisendraht, Stifte.	Stab-eisen.	Walzdraht, Eisendraht, Stifte.
Hamm	16,00	11,00	12,80	10,30	11,30	11,30	14,40	14,40
Lippstadt	18,20	12,80	14,50	10,50	14,00	13,50	14,40	14,40
Letmathe	14,80	10,50	12,80	9,80	14,60	14,60—14,90	17,00	17,00
Werdohl	—	10,90	—	10,20	—	15,20—16,70	—	17,60

Durchfrachten.

Von	Leer bis frko. Bord		Papenburg bis frko. Bord		St. Petersburg Walzdraht		Moskau Stabeisen	
	Stab-eisen und Walz-draht.	Eisendraht und Stifte.	Stab-eisen und Walz-draht	Eisendraht und Stifte.	via Leer oder Papen-burg.	via Lübeck.	via Ant-werpen u. Amster-dam.	via Lübeck.
Hamm	7,00	8,10	6,80	7,80	17–20	23,40—25,40	54,40	51,70
Lippstadt	9,60	9,00	8,90	9,30	19–22	23,40–25,40	55,00	51,70
Letmathe	9,30	10,80	9,00	10,50	19—22	26—28	54,40	54,30
Werdohl	9,90	11,60	9,60	11,30	20–23	27—29	55,60	54,90

Durchfrachten für Walzdraht.

Von	Warrington und Halifax.	Liverpool.	Sheffield.	Brighouse.	Ambergate und Manchester.
Hamm	26,00	22,30	23,00	22,00	25,60
Lippstadt	26,30	22,60	23,30	22,30	25,90
Letmathe	25,40	21,80	22,50	21,50	25,10
Werdohl	25,90	22,20	22,90	21,90	25,50

NB. Für Liverpool gelten die Sätze auch für Eisendraht und Drahtstifte.

Von	Genua und Livorno		Barcelona		Italienischen Häfen Messina, Palermo 2c.	
	Walz- und Eisen-draht.	Draht-Stifte.	Walz- und Eisen-draht.	Draht-Stifte.	Walz- und Eisen-draht.	Eisendraht-Stifte.
Hamm	29,30	30,90	28,50	27,70	31,70	32,70
Lippstadt	30,82	32,42	30,02	29,22	33,22	34,02
Letmathe	28,80	30,40	28,00	27,20	31,20	32,00
Werdohl	29,20	30,80	28,40	27,60	31,60	32,20

Zu Frage I. d. 3.

Weißblech.

Erzielte Verkaufspreise seit 1869 pr. % k Netto.

	Nachrodt.	Hüsten.	Rasselstein.	
1869	66,61	66,44	68,46	Durchschnitt.
1870	61,40	63,29	63,31	
1871	62,29	63,78	64,01	
1872	82,22	83,02	82,48	
1873	77,26	79,46	79,97	
1874	69,05	73,77	72,57	
1875	58,82	62,53	61,76	
1876	46,97	48,32	50,74	
1877	37,61	40,07	40,71	
1878	38,80	38,81	38,57	

Zu I. d. 3.

Westfälische Union.

Tagespreise

In Mark	der Fabrikate							der Rohmaterialien	
	Stabeisen 1000 kg	Walzdraht 1000 kg	Gezog. Draht 100 kg	Drahtstifte 100 kg	Niete 1000 kg	Achsen 1000 kg	Weißblech pr. Kiste à 50 kg	Beste Schweißkohlen p. 5000 kg	Gutes westfäl. Roheisen p. 1000 kg
Januar 1873	354	408	48	53	540	510	55,50	96	176
Juli 1874	186	214	24,50	28	270	384	45	60	78
Januar 1875	192	210	26	29	282	396	40,70	45	81
Juli 1875	168	192	23	25,50	264	384	37,30	42	70
Januar 1876	156	165	19,50	21,50	235	360	32	42	67
Juli 1876	144	164	18	19	230	354	32	36	62
Januar 1877	134	158	17,50	18,50	210	340	31	33	59
Juli 1877	125	150	17	18	200	320	30	27	57
Oktober 1877	122	150	17	18	195	300	30	27	56
Juli 1878	114	138	16	17	190	290	25	26	55
Oktober 1878	—	—	—	16—16,5	—	280	—	—	—

Zu Frage I. d. 1—3.

Verkaufspreise per 1000 k

In Mark.	1. Hamm.			2. Lippstadt.				3. Werdohl.			4. Styrum.			Menden und Schwerte.		
	1869	1873	1878	m/m No.	1869	1873	1878	1869	1873	1878	1869	1873	1878	1869	1873	1878
Stabeisen	168	354	114		181	360	116				201	355	159			112,00
Walzdraht	192	408	133		198	432	135	198	432	135						137,50
Gezog. Draht ꝛc.	220	480	155	42		512,50	160,00	230	480	bis						
				25		550,00	210,00	bis	bis	160						
				10		655,00	290,00	240	510							
Drahtstifte	260	350	165	31/80		565,00	210,00			177						
				18/25		670,00	375,00									
				8/9		1610,00	1505,00									
Achsen	360	510	280					Drahtstifte 69 und 73 nicht fabrizirt.								
Niete	252	540	190													

NB. Für Nachrodt und das Privatwerk F. u. C. separate Aufstellung.

Zu Frage I. C. 3.

Vergleichende Uebersicht der Frachtsätze über Walzeisen, Schwarzblech, Eisendraht, Drahtstifte ꝛc.

Beförderungsstrecke.	Verkehr.	Entfernung.	Frachtsatz pro ⁰/₀₀ k Walzeisen, Schwarzblech, Nieten ꝛc.	Frachtsatz pro ⁰/₀₀ k Eisendraht, Drahtstifte, Achsen, Weißblech	Per Tonne und Kilometer		Mithin ist das Ausland gegen uns begünstigt um	
			M.	M.	Mpf.	Mpf.	%	%
Paris—Ludwigshafen	Badisch-Pfälz.-Franz. Verkehr	555	15,19		2,737			
Hamm— do.	Rheinisch-Pfälz. Verkehr	372	15,50	19,10	4,166	5,135	52,21	87,61
Werdohl— do.	ab Gießen im West- und Westnorddeutschen Verband	334	14,40	17,80	4,311	4,329	57,51	95,07
Rotterdam—Basel	Niederl. Elsaß-Lothring. Verkehr	742	23,184		3,125			
Hamm – do.	Metallurgischer Ausnahmetarif	633	20,20	26,50	3,191	4,186	2,11	33,95
Werdohl— do.	do. do.	580	18,60	24,40	3,207	4,207	2,62	34,62
Anvers—Noveant Grenze	Belgisch-Elsaß-Lothring. Verkehr	341	9,27		2,750			
Hamm— do.	ab Trier im Südwestdeutsch. Verband	443	17,90	22,30	4,040	5,034	46,91	83,06
Werdohl— do.	ab Gießen im West- und Westnorddeutschen Verband	542	21,50	27,00	3,966	4,981	44,22	81,13
Anvers—Burbach	Belgisch-Südwestdeutscher Verband	390	12,70		3,300			
Hamm— do.	Rheinisch-Saarbrücker Verband	276	11,00	13,30	3,984	4,818	20,72	46,00
Werdohl— do.	ab Gießen im West- und Westnorddeutschen Verband	386	19,50	16,10	4,171	5,051	26,37	61,24
Serang (Belgien) — Leipzig	Deutsch-Belg. u. Deutsch-Belg.-Franz. Verband	786	—	31,72	—	4,036	—	—
Hamm — do.	Norddeutscher Verband	391	—	18,80	—	4,809	—	19,14
Werdohl — do.	do. do.	456	—	21,70	—	4,757	—	17,87
Paris—Eydtkuhnen	Deutsch-Belg. u. Deutsch-Belg.-Franz. Verband	1786	—	62,88	—	3,521	—	—
Hamm— do	Ostdeutsch-Rhein. Verband	1176	—	54,30	—	4,618	—	31,15
Werdohl — do.	do. do.	1271	—	58,60	—	4,611	—	30,96

Exporte der Westfälischen Union für das Jahr 1873.

Land.	Stabeisen.			Walzdraht.			Gez. Draht.			Stifte		Achsen.		Nieten.		Blech.		Summa.		
	kg	M.		kg	M.		kg	M.		kg	M.	kg	M.	kg	M.	kg	M.	kg	M.	
England . .	—	—	–	5 080	1 826	50	147 516	64 969	53	–	—	—	—	—	—	—	—	152 596	66 306	03
Holland . . .	8 438	1 652	90	125 000	38 040	60	53 650	22 676	83	–	—	—	—	—	–	—	—	187 088	62 370	33
Italien . . .	—	—	–	—	—	–	5 500	2 964	65	–	—	—	—	—	–	—	—	5 500	2 964	65
Belgien . . .	—	—	-	—	—	—	25 200	10 079	75	—	—	—	—	—	—	—	—	25 200	10 079	75
Oesterreich . .	5 022	994	45	79 700	25 284	60	98 730	35 759	20	—	–	—	—	—	—	—	—	183 482	62 038	25
Schweden und Norwegen .	—	—	—	—	—	—	60 000	29 206	25	—	—	—	—	—	—	—	—	60 000	29 206	25
Kleinasien . .	—	—	–	—	—	—	1 812	1 120	70	—	—	—	–	—	—	—	—	1 812	1 120	70
Brasilien . .	—	—	–	—	—	–	96 898	43 615	02	–	—	—	—	—	-	—	—	96 898	43 615	02
Rußland . .	87 836	21 732	24	324 400	126 139	20	—	—	—	—	–	—	—	—	—	—	—	412 236	147 871	44
Dänemark . .	4 370	804	22	—	—	—	5 900	4 146	40	–	–	—	—	—	—	—	—	10 270	4 956	62
Frankreich . .	220	34	32	32 600	9 447	60	—	—	–	–	—	—	—	—	—	—	—	32 820	9 481	92
Schweiz . . .	—	—	—	—	—	—	15 000	6 452	50	–	—	—	—	—	—	–	—	15 000	6 452	50
	105 886	25 218	13	566 780	200 248	50	510 206	218 991	83	–	—	—		—	—	—	—	1 185 902	446 463	16

Exporte der Westfälischen Union für das Jahr 1874.

Land.	Stabeisen.			Walzdraht.			Gez. Draht			Stifte.		Achsen.		Nieten.		Bleche.		Summa.		
	kg	M.		kg	M.		kg	M.		kg	M.	kg	M.	kg	M.	kg	M.	kg	M.	
Rußland . . .	31 497	7 383	80	547 000	253 843	—	—	—	–	–	–	—	—	—	—	—	–	578 497	261 226	80
England . . .	—	—	–	421 447	109 532	85	288 277	121 515	64	—	–	–	—	—	–	–	—	709 724	231 048	49
Frankreich . . .	—	—	-	288 025	69 148	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	–	288 025	69 148	90
Holland	—	—		101 500	25 653	–	107 121	32 627	77	—	—	—	—	—	–	—	–	208 621	58 280	70
Oesterreich . . .	—	—	—	71 500	16 396	50	6 676	2 605	50		—	—	—	—	—	—	—	78 276	19 002	–
Dänemark . . .	—	—	–	—	—	—	13 865	6 307	90	—	—	—	—	—	—	—	—	13 865	6 307	90
Belgien	—	—	-	—	—	—	50 980	18 882	93	—	—	—	—	–	—	—	—	50 980	18 882	93
Kleinasien . .	—	—	—	–	—	—	6 105	1 594	57	—	—	—	—	-	—	–	—	6 105	1 594	57
Brasilien . . .	—	—	-	—	—	—	127 995	53 217	98	–	–	–	–	–	—	—	—	127 995	53 217	98
Nord-Amerika .	—	—	–	—	—	–	5 299	1 483	50	—	–	—	–	—	—	–	–	5 299	1 483	50
	31 497	7 383	80	1 429 472	474 574	28	606 318	239 231	79	—	–	—	—	—	—	—	—	2 067 277	721 189	87

Exporte der Westfälischen Union

Land.	Stabeisen			Walzdraht.			Gez. Draht.			Stifte.		
	kg	M.		kg	M.		kg	M.		kg	M.	
Belgien	1 720	330	83	—	—	–	7 580	2 851	52	—	—	—
Holland	11 370	1 955	19	—	—	—	105 488	27 481	08	11 210	3 856	77
Rußland	—	—	–	838 335	206 302	88	84	27	45	—	—	—
Schweiz	—	—	–	49 500	9 735	—	5 550	1 689	80	—	—	—
England	—	—	–	457 666	96 906	45	128 723	57 042	71	—	—	—
Frankreich		—	—	756 000	151 590	—	—	—	-	—	—	—
Italien	—	—	—	30 000	6 220	—	8 903	3 643	03	—	—	—
Portugal	—	—	—	5 000	1 132	-	22 500	5 310	—	—	—	—
Oesterreich	—	—	—	—	—	—	300	81	—	—	—	—
Türkei	—	—	—	—	—	—	789	302	59	9 307	4 942	83
Dänemark	—	—	—	—	—	—	11 538	5 891	40	506	167	45
Kleinasien	—	–		—	—	—	2 253	646		—	—	—
	13 090	2 286	01	2 136 501	471 886	33	293 708	104 966	58	21 023	8 966	85

Export der Westfälischen Union

Land	Stabeisen.			Walzdraht.			Gez. Draht.			Stifte.		
	kg	M.		kg	M.		kg	M.		kg	M.	
Rußland	46 847	8 948	64	1 727 429	225 122	51	2 098	960	85	—	—	—
Holland	106 011	17 143	26	—	—	—	309 517	66 883	13	60 348	14 035	83
England	10 525	1 937	93	2 091 123	410 829	69	341 629	110 063	20	22 498	5 410	34
Dänemark	17 003	2 927	41	—	—	—	14 458	4 993	90	800	416	—
Schweden	1 825	377	97	80 080	—	—	5 851	1 321	83	363	155	06
Italien	500	120	—	—	13 998	47	60 752	22 304	06	15 419	5 917	99
Kleinasien	508	78	74	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankreich	—	—	–	457 000	76 671	—	25 168	6 775	46	—	—	—
Belgien	—	—	—	21 000	3 280	—	151 837	30 151	88	1 485	698	33
Schweiz	—	—	—	30 000	5 220	—	500	121	50	—	—	—
Portugal	—	—	—	—	—	—	142 393	35 363	69	—	—	—
Spanien	—	—	—	—	—	—	47 000	14 070	26	—	—	—
Kleinasien	—	—	—	—	—	—	2 000	606	—	—	—	—
Brasilien	—	—	—	—	—	—	208 860	74 076	60	—	—	—
Oesterreich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	183 219	31 533	95	4 416 632	735 121	67	1 312 063	367 692	36	110 913	26 633	55

für das Jahr 1875.

Achsen.			Nieten.			Bleche.			Summa.		
kg	M		kg	M		kg	M		kg	M	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 300	3 182	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	128 068	32 293	05
—	—	—	—	—	—	—	—	—	838 419	206 330	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	55 050	11 424	80
—	—	—	—	—	—	—	—	—	586 389	153 949	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	756 000	151 590	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	38 906	9 863	03
—	—	—	—	—	—	—	—	—	27 500	6 442	—
—	—	—	—	—	—	5 050	3 180	—	5 350	3 261	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 096	5 245	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 044	6 058	85
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 253	646	—
—	—	—	—	—	—	5 050	3 180	—	2 469 372	591 285	77

für das Jahr 1876.

Achsen.			Nieten.			Bleche.			Summa.		
kg	M		kg	M		kg	M		kg	M	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 776 374	234 032	—
8 836	2 949	41	6 833	1 800	15	—	—	—	491 545	102 811	78
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 465 775	528 241	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	32 261	9 337	31
—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 039	1 854	86
—	—	—	—	—	—	—	—	—	166 751	42 340	52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	508	78	74
—	—	—	—	—	—	—	—	—	482 168	83 446	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	174 322	34 130	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	30 500	5 341	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	142 393	35 363	69
—	—	—	—	—	—	—	—	—	47 000	14 070	26
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 000	606	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	208 860	74 076	60
—	—	—	—	—	—	16 368	8 587	54	16 368	8 587	54
8 836	2 949	41	6 833	1 800	15	16 368	8 587	54	6 054 864	1 173 518	63

Export der Westfälischen Union

Land.	Stabeisen.			Walzdraht.			Gez. Draht.			Stifte.		
	kg	M.		kg	M.		kg	M.		kg	M.	
Rußland	82 353	13 198	24	1 780 500	281 808	80	1 125	477	55	7 256	2 181	88
Italien	300	63	87	186 550	32 476	20	68 920	20 951	02	54 599	16 377	29
Dänemark	55 181	8 188	19	—	—	—	18 778	8 245	29	65 088	17 464	52
England	187 719	34 423	90	4 669 589	838 517	45	1 378 909	385 653	01	406 443	94 541	16
Oesterreich	24 355	4 237	51	—	—	—	1 100	337	12	74 200	21 764	52
Holland	413 615	60 041	95	—	—	—	418 054	83 360	56	112 453	23 617	94
Frankreich	—	—	—	174 920	27 656	90	110 592	27 088	47	11 250	2 869	43
Schweden und Norwegen	—	—	—	10 762	1 833	75	8 562	2 216	98	—	—	—
Belgien	—	—	—	300 570	46 654	05	378 050	75 532	90	20 098	5 755	83
Schweiz	—	—	—	10 000	1 514	—	15 100	4 235	–	—	—	—
Bestimmung unbekannt .	—	—	—	76 607	12 003	09	—	—		9 200	1 949	49
Nord-Amerika	—	—	—	—	—	—	6 874	1 460	18	—	—	—
Portugal.	—	—	—	—	—	—	609 160	125 143	75	—	—	—
Spanien	—	—	—	—	—	—	173 791	37 866	76	—	—	—
Kleinasien	—	—	—	—	—	—	3 750	1 041	75	—	—	—
Türkei	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17 280	4 100	16
	763 523	121 053	66	7 209 498	1 242 463	24	3 202 765	773 610	34	778 067	189 422	22

Export der Westfälischen Union

Land.	Stabeisen.			Walzdraht.			Gez. Draht.		
	kg	M.		kg	M.		kg	M.	
Rußland	2 062	355	78	1 749 460	265 709	34	753	310	27
Oesterreich	27 057	3 465	—	2 325	523	13	20 436	5 986	11
Holland	273 869	37 493	50	2 500	365	—	356 145	67 286	23
England	125 253	21 059	76	4 871 056	798 861	17	1 539 494	393 817	30
Dänemark	105 681	13 754	11	—	—	—	6 612	2 324	64
Belgien	4 553	748	06	—	—	—	79 500	15 087	63
Frankreich	—	—	—	196 330	31 789	50	134 954	32 202	05
Italien	—	—	—	204 000	34 504	—	78 335	24 893	78
Bestimmung unbekannt . . .	—	—	—	109 000	20 165	—	48 539	16 201	95
Portugal	—	—	—	—	—	—	200 100	21 677	01
Spanien	—	—	—	—	—	—	384 700	68 766	08
Schweden	—	—	—	—	—	—	12 535	2 803	90
China	—	—	—	—	—	—	7 680	2 757	60
Canada	—	—	—	—	—	—	72 744	18 585	63
Schweiz	—	—	—	—	—	—	5 000	2 525	—
Kleinasien	—	—	—	—	—	—	4 325	1 196	84
Türkei	—	—	—	—	—	—	3 264	1 386	60
Australien	—	—	—	—	—	—	40 640	7 900	—
Brasilien	—	—	—	—	—	—	226 320	71 748	25
	436 475	76 776	21	7 025 671	1 151 917	14	2 470 076	752 466	87

für das Jahr 1877.

Achsen.			Nieten.			Bleche.			Summa.		
kg	ℳ		kg	ℳ		kg	ℳ		kg	ℳ	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 871 234	297 666	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	310 369	69 768	34
721	335	17	—	—	—	—	—	—	139 668	33 833	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 642 660	1 353 135	52
—	—	—	797	192	19	125 750	47 608	74	226 202	73 940	08
—	—	—	—	—	—	—	—	—	944 120	167 020	45
3 094	1 068	37	—	—	—	—	—	—	309 856	58 683	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	19 324	4 050	73
—	—	—	—	—	—	—	—	—	698 718	127 942	78
—	—	—	—	—	—	—	—	—	25 100	5 749	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	85 807	13 752	58
—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 874	1 460	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	609 160	125 143	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	173 791	37 866	76
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 750	1 041	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	17 280	4 100	16
3 815	1 403	54	797	192	19	125 750	47 608	74	12 584 215	2 375 753	93

für das Jahr 1878 (bis 31. Oktober).

Stifte.			Achsen.			Nieten.			Blech.			Summa.		
kg	ℳ		kg	ℳ		kg	ℳ		kg	ℳ		kg	ℳ	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	300	107	65	1 752 575	266 483	04
152 038	36 888	97	148	61	51	540	109	30	76 071	35 104	49	278 615	82 130	53
373 756	77 486	98	17 564	5 119	55	2 462	563	64	—	—	—	1 026 296	188 314	90
542 624	117 006	01	—	—	—	1 892	497	25	—	—	—	7 079 319	1 231 241	49
11 728	3 138	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	123 021	19 217	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 200	4 572	—	94 253	20 407	69
3 553	1 869	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	334 837	65 860	67
61 751	18 610	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	244 086	78 007	92
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	157 539	36 366	95
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200 100	21 677	01
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	384 700	68 766	08
159 156	36 220	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	171 691	39 024	12
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 680	2 757	60
3 557	1 233	75	—	—	—	—	—	—	180	60	—	76 481	19 819	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 000	2 525	—
2 752	759	96	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 077	1 956	80
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 264	1 386	60
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40 640	7 900	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	226 320	71 748	25
1 419 915	293 213	65	17 712	5 181	06	4 994	1 170	19	86 751	39 844	14	11 461 694	2 320 569	20

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Zehnte Vernehmung

am

12. November 1878

(Mittag 12 Uhr).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender.
" Geh. Ober-Regierungsrath Huber.
" Königl. Bayr. Staatsrath v. Schloer.
" Geh. Kommerzienrath Stumm.
" H. H. Meier.
" Geh. Bergrath Dr. Wedding.
Sachverständiger: Herr Büchtemann aus Berlin.

(Fragebogen C.)

Vorsitzender: Ich ersuche den Herrn Sachverständigen, Eisenbahndirektor Büchtemann von der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, uns betreffs der Konsumtion von Eisenartikeln bei den Eisenbahnen Auskunft zu ertheilen.

Es handelt sich heute um den Fragebogen C, Fragebogen für Konsumenten von Eisen und Eisenfabrikaten, der Ihnen zugeschickt worden ist, um sich zu orientiren, welche Fragen vorgelegt werden sollen.

Wir können unmittelbar in den Fragebogen eintreten.

Frage 1:

> Welche Preise bezahlt man im Inlande gegenwärtig für die wichtigsten Erzeugnisse der Eisenindustrie, welche Sie verwenden?

Herr **Büchtemann**: Wenn Sie mir gestatten, gleich in die Sache selbst einzutreten, so werde ich mit den Mittheilungen über die zeitigen Preise der Schienen beginnen, einmal weil Schienen der wichtigste von den Eisenartikeln sind, die die Eisenbahnen gebrauchen und dann, weil bei unserer Verwaltung kürzlich erst eine Submission von Schienen stattgehabt hat, bei der die Konkurrenz des inländischen und ausländischen Eisens eine Reihe von Fragen hervorgerufen hat, die für die Herren Mitglieder der Enquete-Kommission von Interesse sein werden.

Wir haben im Oktober eine an sich nicht bedeutende Schienenlieferung ausgeschrieben. Von den inländischen Werken ist uns dabei ein fast einheitlicher Preis von 167 *M.* für die Tonne loco Berlin gestellt worden; nur die Marienhütte bei Kainsdorf forderte einen niedrigeren Preis, nämlich 160 *M.* für die Tonne.

Vorsitzender: Stahlschienen?

Herr **Büchtemann**: Bessemer Stahlschienen. — Dagegen ist uns von englischen Werken eine billigere Offerte zugegangen, und zwar von 3 verschiedenen Werken in Sheffield und Warrington.

Diese Offerte lautet franko Berlin 14,50 bis 14,80. Gegenüber den deutschen Werken ergab sich somit eine Differenz von mehr als 20 *M.* für die Tonne Unsere Verwaltung hielt natürlich eine solche Differenz für relativ sehr erheblich und ist bei der schließlichen Entscheidung von der Erwägung folgender Momente ausgegangen:

Unsere Bahn liegt bekanntlich so, daß wir bei dem Bezug von Schienen von den rheinischen Werken mit einer erheblichen Meilenzahl am Transport betheiligt sind, und zwar nicht allein mit der eigenen, sondern auch mit der braunschweigischen Bahn, an welcher unsere Gesellschaft mit der Hälfte betheiligt ist. Der Vortheil, den wir an den Schienentransporten von den Werken in den Rheinlanden selbst haben, kann von uns auf 5 *M.* angenommen werden. Ferner ist die Disposition in der Vertheilung der Schienen durch den Bezug mit der Bahn gegenüber dem Bezug von England auf dem Wasserwege erleichtert, weil die Schienen in geringeren Quantitäten bezogen und leichter in die Depots vertheilt werden können. Wir sind in dieser Beziehung in derselben Lage, wie viele der Eisenbahnbezieher überhaupt, die bei bestimmten Differenzen zwischen den Preisen der Eisenbahn und des Wasserwegs erste-

rem den Vorzug geben, weil sie dadurch den Vortheil bekommen, ihre Waare nach und nach in kleinerer Quantität beziehen zu können. Wir sind im Direktorium aus beiden Gründen zu dem Resultat gekommen, daß wir unser eigenes finanzielles Interesse — so will ich es bezeichnen — bei der Entnahme der Schienen von deutschen Werken gegenüber der Entnahme von englischen Werken mit ungefähr 10 ℳ. berechnen können. Wir würden somit uns für den Bezug der englischen Schienen erst dann entscheiden können, wenn eine erheblichere Preisdifferenz als 10 ℳ. pro Ton verlieren würde. Wir haben mit den deutschen Werken über eine Ermäßigung der von ihnen gestellten Preise verhandelt und sind schließlich mit dem Hörder Werk, welches uns in den früheren Jahren die erforderlichen Schienen geliefert hat und offenbar von der Vereinigung der rheinisch-westfälischen Eisenwerke als dasjenige bezeichnet war, das für die von uns ausgeschriebene Lieferung zuerst in Betracht kommen möchte, einig geworden, daß wir die Schienen von Hörde zu 157 ℳ. für die Tonne nehmen. Gegenüber der Preisofferte der englischen Werke besteht somit in in dem acceptirten Preis eine Differenz von 12 ℳ., von welcher wir annehmen, daß sie in den bezeichneten Momenten finanziell für uns aufgewogen wird.

Herr **Meyer:** Es hat also eine Vereinbarung unter den Werken stattgefunden?

Herr **Büchtemann:** Ja. Ich war früher in Rheinland und Westfalen in der königlichen Direktion zu Elberfeld beschäftigt. Es ist mir aus meiner dortigen Thätigkeit bekannt, daß diese Koalition bestanden hat. Sie ist uns dort zu Zeiten etwas unbequem geworden; sie hat der Verwaltung höhere Preise gestellt, als wir wohl eigentlich für angemessen gehalten hätten und als die Werke hätten stellen sollen.

Vorsitzender: Die Vereinbarung hat vor 20 Jahren bestanden, sie ist dann aber aufgelöst worden; seit wann besteht sie denn wieder?

Herr **Büchtemann:** Es mögen etwa ein oder zwei Jahre her sein, daß wir von der Wirksamkeit der Vereinigung hier Kenntniß haben. Ob sie im Jahre 1872/73 ganz und gar aufgehoben war, ist mir persönlich nicht bekannt. Seit den letzten Jahren ist aber die Vereinigung wieder thätig, obgleich sie nicht alle Werke zu umfassen scheint.

Herr **Stumm:** Ich möchte die letzte Angabe klar stellen; Sie haben dieselbe eigentlich schon selbst modifizirt, denn für den Charakter dieser Vereinigung kommt wesentlich in Betracht, daß beispielsweise die Saarwerke zu derselben weder gehören, noch gehört haben. Dieselbe umfaßt also nicht alle deutschen Werke, wie es nach der Bezeichnung „Koalition" den Anschein haben könnte.

Herr **Büchtemann:** Z. B. ist mir bekannt, daß die Firma Krupp seiner Zeit nicht bei dieser Vereinigung war.

Herr **v. Schloer:** Lediglich mit Bezug auf die Vergangenheit möchte ich eine Bemerkung machen. Bereits im Jahre 1864 bestand eine Koalition, die sich damals meines Wissens auf 17 Schienenwerke in Deutschland erstreckte. Es waren damals nicht alle Schienenwerke dieser Koalition beigetreten; aber die Mehrzahl der Werke hatte eine Vereinigung zu dem Zwecke geschlossen, um gute Preise zu halten und die Quantitäten des Bedarfes unter sich nach einem unter ihnen vereinbarten Maßstabe zu vertheilen.

Herr **Stumm:** Es handelt sich also um eine Anzahl Werke, welche geographisch sich in einer ähnlichen Lage befinden, die sich zu gemeinschaftlichen Geschäften verbunden haben, nicht aber um eine Koalition, die sämmtliche deutsche Werke umfaßte.

Herr **v. Schloer:** Meines Wissens umfaßt die Koalition weder die Krupp'schen Werke, noch auch das süddeutsche Schienenwerk.

Büchtemann: In den 60er Jahren sind sie beide nicht dabei gewesen; ob jetzt, ist mir nicht bekannt.

Herr **Stumm:** Bezüglich Krupp's habe ich gehört, Krupp sei augenblicklich in der Vereinigung — ich will lieber sagen Vereinigung als Koalition, denn unter Koalition müßte man alle Werke Deutschlands verstehen, während es sich doch hier nur um eine Vereinigung eines Theiles dieser Werke ad hoc handelt. Wir unsererseits sind durchaus nicht an dieser Vereinigung betheiligt. Der Fall natürlich kann vorkommen, daß man sich zeitweise mit anderen Werken verständigt, um ein größeres Geschäft gemeinschaftlich zu übernehmen, aber ich erkläre ausdrücklich, daß meines Wissens in Lothringen und an der Saar nicht ein einziges Werk an dieser Koalition dauernd betheiligt ist.

Herr **Meier:** Sie bemerkten, Sie hätten verschiedene Offerten gehabt, aber die verschiedenen deutschen Werke hätten gleiche Preise gestellt?

Herr **Büchtemann:** Ich würde in der Lage sein, Ihnen die Werke bezeichnen zu können, wenn es darauf ankäme. Ueberdies kann ich bestätigen, was Herr Stumm gesagt hat: an dieser Vereinigung sind fast sämmtliche rheinische und westfälische Werke betheiligt, dagegegen nicht die Saarbrücker und schlesischen Werke. In früheren Zeiten stand an der Spitze Herr Druckemüller. Die Thätigkeit der Vereinigung war nicht der Art, daß zu den einzelnen Lieferungen einzelne Werke sich vereinigten, sondern die Vereinigung nahm gewissermaßen alle Submissionen in ihre Obhut; es kam allerdings hie und da vor, daß die Vereinigung ein Loch bekam.

Herr **Huber:** Sind Sie der Ansicht, daß diese Vereinigung, die nach ihrer Ansicht seit 2 Jahren besteht, mehr oder weniger als die Hälfte sämmtlicher Werke umfaßt?

Herr **Büchtemann:** Für Rheinland und Westfalen glaube ich, daß sie mehr als die Hälfte der dort bestehenden Werke umfaßt, es werden nur wenige dortige Werke ausgenommen sein.

In Bezug auf die Betheiligung der übrigen Reviere bin ich nicht orientirt.

Herr **Stumm:** Bei Rheinland und Westfalen nehmen Sie die Saargegend aus?

Vorsitzender: Sie meinen doch wohl den Niederrhein?

Herr **Büchtemann:** Ja.

Es haben in den letzten Tagen noch anderweite Submissionen stattgefunden, bei denen die Konkurrenz vom Inlande und Auslande scharf zu Tage getreten ist.

Die Oberschlesische Bahn hatte eine Schienenlieferung ausgeschrieben; ebenso die Ostbahn. Im ersteren Fall hat ein englisches Werk für die Ablieferung in Stargard, in letzterem für die Ablieferung in Danzig konkurrirt. Hierbei haben sich die Preise so gestellt: Im ersteren Fall hat das englische Werk franko Stargard zu 133,8 ℳ. für die Tonne offerirt, die Königs- und Laurahütte franko Königshütte zu 165 — die Bruchtheile sind mir aus dem Kopf nicht erinnerlich — die Offerten der rheinisch-westfälischen Werke belaufen sich auf ungefähr 175 ℳ., je nach den verschiedenen Ablieferungsorten. Bei der Submission der Ostbahn hat das englische Werk, wenn ich nicht irre, Bolkow Vaughan u. Comp., zu 127,50 ℳ. franko Danzig offerirt. In diesem Fall ist die Differenz gegenüber den deutschen Werken etwas geringer, als bei unserer Submission, weil der Transport der Schienen von Westfalen nicht per Eisenbahn berechnet werden kann, sondern zu Wasser, und die Wasserfracht von Westfalen nach Danzig geringer ist als die Eisenbahnfracht nach Berlin.

Mir ist das Resultat dieser Submissionen nicht bekannt geworden; ich weiß nicht, wer den Zuschlag bekommen hat und ob etwa weitere Verhandlungen mit deutschen Werken

wegen Ermäßigung ihrer Preise stattgefunden, sowie ob sie schließlich den Sieg davongetragen haben. Ich habe nur in den Zeitungen gelesen, daß die Königs- und Laurahütte bei der Submission der Oberschlesischen Bahn die Lieferung bekommen hat.

Nach diesen Submissionen — wenn die Herren mir gestatten, gleich hier diesen Punkt zu erörtern — scheint es, als wenn die Konkurrenz der englischen Werke gegenüber den deutschen erdrückend sei. Die Konkurrenz in dieser Heftigkeit ist meines Wissens erst von neuerem Datum; früher ist mir von derartiger starker Konkurrenz nichts bekannt geworden, obgleich ja auch öffentliche Submissionen stattfanden. Es mag wohl sein, daß diese Maßregeln der englischen Werke mit den augenblicklichen Zuständen der Eisenindustrie in England zusammenhängen, ich möchte aber an dieser Stelle schon darauf aufmerksam machen, daß die außerordentlich niedrigen Preise von 130 bis 135 *M.* in den deutschen Seestädten wahrscheinlich für den größten Theil der deutschen Bahnen nicht von durchschlagender Bedeutung sind und die deutschen Eisenbahnverwaltungen, auch wenn sie lediglich ihr finanzielles Interesse im Auge haben und von patriotischen Gründen absehen, nicht veranlassen können, die Preisofferten der englischen Werke vorzuziehen.

Vorsitzender: Die deutschen Eisenbahnen?

Herr **Büchtemann:** Die deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Es liegt dies in denselben Gründen, die ich vorhin die Ehre hatte als maßgebend für die Entschließung unserer Verwaltung bei der letzten Submission zu bezeichnen. Zunächst ist die Frage des Frachtantheils von Bedeutung. Die sämmtlichen deutschen Verwaltungen bis Berlin und südlich von Berlin haben ein finanzielles Interesse an den Frachten beim Bezuge der Schienen je nach ihrer Lage von den Rheinlanden und Westfalen oder von Schlesien. Daneben kommt die Erleichterung der Disposition in dem Bezug der Schienen in einzelnen Wagen gegenüber dem Massenbezug mittelst des Wasserweges von England in Betracht. Endlich ist von Bedeutung, daß die Garantie für Bessemer Stahlschienen eine sehr lange ist, regelmäßig eine zehnjährige und die Verwaltungen immerhin Bedenken tragen, mit englischen Werken zu kontrahiren, weil notorisch im Fall von Differenzen eine Verfolgung der Sache in England in prozessualischem Wege mit außerordentlichen Schwierigkeiten verbunden sein würde. Aus diesen drei Gründen bin ich überzeugt, daß bei gleichen Preisen in Schienensubmissionen die deutschen Werke immer gegenüber den englischen den Vorzug haben müssen, und daß eine Differenz von über 10 *M.* für die Tonne bei allen Bahnen westlich bis Berlin und südlich von Berlin vorliegen muß, um überhaupt die Konkurrenz der englischen Werke in Frage kommen zu lassen. Anders liegt die Sache allerdings im Norden und Nordosten Deutschlands, namentlich in der Provinz Preußen, weil die Frachten dorthin von England immer billiger sein werden, als z. B. von Rotterdam, von Emden oder Leer; und ebenso mag die Sache für Stettin und die schleswig-holsteinischen Provinzen liegen. Für letztere kommt in Betracht, daß sie bekanntlich von englischen Gesellschaften f. Z. gebaut sind und meines Wissens noch Beziehungen zu England für diese Lieferungen haben. Das preußische und pommersche Revier ist an und für sich im Verhältniß zum ganzen Deutschland nicht eben groß, und es steht diesem Revier aus den oben bezeichneten Gründen das Bahngebiet westlich bis Berlin und südlich von Berlin gegenüber, welches nach der Lage auf Westfalen oder Schlesien aus finanziellen Gründen angewiesen ist.

Herr **Meier:** Kommt die Qualität gar nicht in Betracht, daß die deutschen Schienen besser sind als die englischen?

Herr **Büchtemann:** Wir können das nicht behaupten, wir haben bei Beschaffung unserer Materialien mehrfach mit England gearbeitet. Es kam dies daher, daß einerseits unsere ersten Schienen von England geliefert sind, andererseits die Vorsteher unserer Maschinen- und Wagenwerkstatt geborene Engländer sind. Es haben in Folge dessen leichter Beziehungen zu England hin stattfinden können, als bei anderen Bahnen. Wir sind mit den englischen eisernen Schienen, die wir zuerst erhalten haben, sehr zufrieden gewesen; ein Theil der ersten Schienen, die wir im Jahre 1846 bezogen haben, haben wir erst vor wenigen Jahren ausgewechselt. Man kann nicht sagen, daß mit den deutschen Schienen bessere Erfahrungen gemacht worden seien, als mit den englischen. Wir haben namentlich in den Jahren 1873/74 nicht alles Material von deutschen Werken gleich gut geliefert erhalten. Indessen läßt sich weder ein Vorzug noch ein besonderer Mangel in dem deutschen oder englischen Material unsrerseits konstatiren.

Herr **Stumm:** Ist Ihnen nicht die Thatsache bekannt, das die Pfälzische Ludwigsbahn und auch die Berlin-Anhalter Bahn bei nur weniger niedrigeren Preisen mit Ausländern abgeschlossen haben?

Herr **Büchtemann:** Das ist mir nicht bekannt. Ich habe meine Untersuchungen auf den Osten beschränkt, weil ich glaubte, daß einer oder der andere meiner Kollegen vom Rheine und Westfalen vernommen werden würde, der die Kommission besser über die Verhältnisse der westlichen Bahnen orientiren könnte, als ich es vermag.

Herr **v. Schloer:** Sie haben eben bemerkt, daß Ihre Wahrnehmungen bezüglich der Qualität der Schienen sich bezogen hätten doch hauptsächlich auf Schienen, die in früheren Jahren geliefert worden sind, namentlich aus dem Jahre 1846. Ueber das Verhalten der englischen Bessemer-Stahlschienen gegenüber den deutschen Stahlschienen könnte uns wohl der Herr Sachverständige keine Mittheilung machen?

Herr **Büchtemann:** Nein. Es liegen, soviel mir bekannt, darüber keine ausreichenden Erfahrungen vor. Es liegen auch für das deutsche Fabrikat keine völlig ausreichenden Erfahrungen vor, weil es in großen Quantitäten erst in den letzten Jahren seit 1870 verlegt ist. Es ist mir bekannt, daß die ersten Stahlschienen, die bei der Bergisch-Märkischen Bahn verlegt wurden, ein zweifelhaftes Resultat ergeben haben. Dieselben wurden von der dortigen Verwaltung 1868 oder 1869 von Hörde genommen und in eine Steigung der Ruhr-Siegbahn verlegt, sie haben sich dort nicht gut bewährt; die Verlegung dieser Schienen war indessen einer der ersten größeren Versuche, und ich glaube, daß man von Erfahrungen aus dieser Zeit eigentlich nicht reden kann. Mit der Verlegung von Bessemer-Stahlschienen in großen Quantitäten ist man erst in den 70 er Jahren vorgegangen.

Herr **Stumm:** Jedenfalls übernahmen die Belgier und Engländer auch die 10jährige Garantie?

Herr **Büchtemann:** Dieselben haben sich gänzlich unseren Bedingungen unterworfen.

Herr **Meier:** Wieviel länger rechnet man, daß die Stahlschienen dauern werden als die Eisenschienen?

Herr **Büchtemann:** Ausreichende Erfahrungen liegen darüber nicht vor. Bei unserer Bahn nehmen wir für gute Eisenschienen eine 20jährige Dauer an, weil wir für die Abnutzung der Schienen auf unserer Bahn sehr günstige Verhältnisse haben, die in gutem sandigen Boden liegt. In unserer Verwaltung neigt man sich der Ansicht zu, daß die Bessemer-Stahlschienen im Hauptgleis 30 Jahre werden halten können.

Vorsitzender: Wie lang ist die Garantiezeit für Stahlschienen?

Herr **Büchtemann:** 10 Jahre, während früher für Eisenschienen regelmäßig nur 4 Jahre Garantie geleistet wurde.

Bei der Köln-Mindener Bahn sind Bessemer-Stahlschienen vor etwa 12 Jahren auf dem Bahnhof Oberhausen in Geleisen gelegt, in denen sie am meisten den Rangierbewegungen ausgesetzt sind. Die Schienen waren s. Z. von Hörde geliefert. Zu gleicher Zeit sind von der Köln-Mindener Bahn auf dem Bahnhof Oberhausen in gleich gefährdeten Geleisen cementirte Stahlschienen und Eisenschienen von den verschiedensten Sorten gelegt. Von den Eisenschienen ist in diesen 12 Jahren fast das gesammte Quantum ausgewechselt. Dagegen von den Bessemer-Stahlschienen eine geringe Zahl von Prozenten — ich habe sie augenblicklich nicht genau im Kopfe. Auf den Bahnhöfen, bei denen die Rangirgeschäfte stark betrieben werden, ist die Dauer der Schienen die relativ kürzeste und eine eigentliche Probe kann auf diesen Bahnhöfen gemacht werden. Wenn die Eisenschienen hier 10 Jahre aushalten, so kann man annehmen, daß die Stahlschienen in den Hauptgeleisen eine Dauer von 30 Jahren haben werden.

Vorsitzender: Haben Sie zu der vorliegenden Frage noch eine Bemerkung zu machen?

Herr **Büchtemann:** In Beziehung auf die Schienen würde ich die gemachten Mittheilungen für ausreichend halten. Vielleicht würde es von Interesse sein, noch bezüglich der Verwendung der eisernen Schwellen bei den östlichen Bahnen Mittheilungen zu machen. Die östlichen Verwaltungen sind an die Verwendung eiserner Schwellen nicht herangegangen. Nur die Niederschlesisch-Märkische Bahn — wahrscheinlich auf Anweisung des Ministers — vielleicht auch die Ostbahn, haben größere Versuche mit eisernen Schwellen gemacht. Der Preis derselben loko Berlin beläuft sich etwa auf 17 bis 18 *M.* pro 100 kg. Die eiserne Querschwelle würde nach den Offerten, die auch uns gemacht worden sind, obgleich wir keinen Gebrauch davon gemacht haben, auf ungefähr 2 Thaler zu stehen kommen. Mit Rücksicht auf den erheblich geringeren zeitigen Preis der hölzernen Schwellen geben wir letzteren zur Zeit den Vorzug. Es kosten die kiefernen Querschwellen etwas über 2 *M.* pro Stück in Berlin.

Herr **Meier:** Die kyanisirten?

Herr **Büchtemann:** Ja.

Die Sache liegt so, daß die kyanisirten kiefernen Schwellen bei unserm günstigen Unterbau eine sehr lange Dauer haben. Wir wissen nicht, ob ihre Dauer bei uns eine erheblich kürzere ist, als die der eisernen Schwellen. Es liegen darüber bis jetzt keine Erfahrungen vor. Dagegen sind bisher bei der Verwendung der eisernen Querschwellen noch manche Nachtheile zu Tage getreten. Es ist zunächst nach unserer Meinung nicht darauf zu rechnen, daß die östlichen Verwaltungen in großem Maßstabe zu den eisernen Schwellen übergehen werden.

Herr **Meier:** Hat die Braunschweiger Bahn nicht eiserne Schwellen?

Herr **Büchtemann:** Die Braunschweigische Bahn hat nicht eiserne Querschwellen verlegt; vielmehr hat der dortige Techniker ein eigenes System konstruirt, abweichend von dem des Herrn Hilf. Man ist in Braunschweig noch immer zweifelhaft, ob sich der eiserne Oberbau so bewährt hat, daß es sich verlohnt, größere Strecken mit eisernen Schwellen zu belegen.

Vorsitzender: Das Hilf'sche System beruht auf der Anwendung von Langschwellen, ist dies bei Ihnen angewendet?

Herr **Büchtemann:** Die Niederschlesische Bahn hat eiserne Lang- und Querschwellen. Meines Wissens ist sie indessen bisher nicht entschieden, ganz und gar zum System des eisernen Oberbaus überzugehen. Nach den jetzigen Preisen der hölzernen Querschwellen würde es sich wohl nicht verlohnen. Unsere hölzernen Schwellen halten an 20 Jahre; die Ursache dieser langen Dauer liegt in dem ausgezeichneten Untergrund.

Vorsitzender: Wir können jetzt zu den Materialien übergehen.

Herr **Büchtemann:** Das kleine Eisenzeug kommt der Quantität nach weniger in Betracht. Indessen würde ich in der Lage sein, Aufschluß über die Preise desselben zu geben.

Vorsitzender: Es würde interessant sein, wenn wir darüber einige Preise bekämen.

Herr **Büchtemann:** Eiserne Laschen kosten franko Berlin 130 bis 145 *M.* pro 1 000 kg. Wir haben noch das System der Stuhlschienen für unsere Bahn festgehalten, weil wir der Meinung sind, daß es sich bei der Lage unserer Bahn im Betrieb besser bewährt. Für die dazu erforderlichen Schienenstuhlnägel haben wir in der letzten Submission 210 *M.* pro 1 000 kg. gegeben. Ferner kommen Schienenstühle in Betracht. Wir machen sie uns selbst und haben bis jetzt nur englisches Roheisen verwendet. Bisher haben wir noch kein deutsches Gießerei-Roheisen beziehen können, von dem wir glauben, daß es bei Verwendung zu Schienenstühlen für die Sicherheit des Betriebs ausreichend ist; das deutsche Gießereieisen scheint in besserer Qualität erst in den letzten Jahren gewonnen zu werden. Es wird uns gesagt, daß die Gutehoffungshütte und das Blankenburger Eisenwerk anfangen, Roheisen zu produziren, das sich für diese Zwecke qualifizirt. Die Roheisenpreise waren loko Berlin ungefähr 7 *M.* pro 100 kg, in der letzteren Zeit vielleicht noch etwas billiger.

Bei Angabe aller obigen Preise bitte ich zu berücksichtigen, daß unter Umständen die Submissionen der Zeit nach etwas rückwärts liegen, und es kann sein, daß die angegebenen Preise mit den heutigen Preisen nicht ganz übereinstimmen.

Das würden im Wesentlichen diejenigen Kosten sein, die bei den Oberbau-Materialen in Betracht kommen.

Es würde sich dann um die Maschinen und Wagen bezw. die Preise der Materialien zu deren Unterhaltung handeln.

Ich will zunächst zu den Maschinen selbst übergehen. Wir haben im vorigen Jahre für Tenderpersonenzugmaschinen etwas weniger als 10 000 Thlr. pro Stück gegeben und sie von Borsig bezogen. In diesem Jahre wollten wir noch einige gleiche Maschinen von Borsig kaufen, welcher uns jetzt 12 000 Thlr pro Stück abgefordert hat. Er hat uns dabei mitgetheilt, daß auch die Maschinenfabriken zu einer Koalition oder Vereinigung zusammengetreten seien und er sich augenblicklich nicht veranlaßt sähe, zu billigeren Preisen als den bezeichneten zu liefern. Das Resultat dieser Preiserhöhung ist wahrscheinlich, daß wir uns mit dem alten Material noch weiter zu behelfen suchen, denn wir sind finanziell nicht in der Lage, jetzt hohe Summen für Materialen auszugeben.

Ueber die Preise der Güterzugmaschinen und der Personenschnellzugmaschinen von dem jetzt üblichen Kaliber haben wir aus diesem und dem vergangenen Jahr keine Erfahrung bei uns selbst. Bei anderen Submissionen hat sich der Preis durchschnittlich auf 15 000 Thlr. pro Stück gestellt, ein Preis, den ich für die jetzigen Zeiten an und für sich nicht zu gering nennen kann. Dann bei Festsetzung unserer älteren Regulative für den Erneuerungsfonds — den Herren ist bekannt, daß wir für diese Erneuerung von Maschinen rc. bestimmte Summen jährlich zurücklegen —, ist der Preis von 16- bis 18 000 *M.* für Schnellzug- und Güterzugmaschinen zu Grunde gelegt.

Herr **Stumm**: Würden Sie nicht dem Uebelstande dadurch entgehen, wenn Sie mit Ihren Aufträgen in das Ausland gingen?

Würde beispielsweise der Aufschlag von 6 000 ℳ, den Borsig auf seine Lokomotive verlangt hat, auch festgehalten werden können gegen Sigl oder andere ausländische Konkurrenten?

Herr **Büchtemann**: Des Auslandes?

Herr **Stumm**: Ja.

Herr **Büchtemann**: Ich glaube nicht, daß das Ausland so hohe Preise nehmen würde. Wir gehen aber aus verschiedenen Gründen ungern dazu über, von andern Maschinenfabrikanten als gewöhnlich der Fall ist zu beziehen; namentlich deshalb, weil bei der Unterhaltung der Maschinen großer Werth darauf zu legen ist, daß die Maschinen von derselben Konstruktion sind. Im Jahre 1873 waren bekanntlich schwer Maschinen zu bekommen. Wir haben damals 12 Rangirmaschinen von Beyer, Peacock & Cie. in England bezogen. Man kann nicht anders sagen, als daß die Maschinen gut geliefert sind. Wir haben dieselben Preise dafür gezahlt, wie für die inländischen Maschinen damals gezahlt wurde. Wir mußten kurze Lieferungstermine stellen und konnten zu solchen im Inlande keine Maschinen bekommen. Wir haben diese Maschinen mit mehr als 21 000 Thlr. bezahlt. Unsere Maschinenverwaltung erklärt es für die Unterhaltung als ungünstig und kostspieliger, daß die Maschinen von anderer Konstruktion sind, als die im Inland bezogenen.

Herr **v. Schloer**: Der Herr Sachverständige hatte die Güte, darauf aufmerksam zu machen, daß der Preis der Maschinen jetzt etwa um 3 000 Thlr. gegen die vor einigen Jahren differirt. Ich möchte mir die Frage erlauben, ob nicht die heute gefertigten Maschinen bezüglich der Leistungsfähigkeit auf einer höheren Stufe stehen, als die früher beschafften. Bekanntlich trachtet man überall danach, Maschinen von möglichst großer Leistungsfähigkeit zu erlangen. Vielleicht liegt darin ein Moment, welches den geringen Preisunterschied von heute und vor einigen Jahren erklären würde?

Herr **Büchtemann**: Ich glaube, daß seit Ende der 60er Jahre eine weitere Verstärkung der Leistungsfähigkeit der Maschinen und ihrer Schwere nicht erstrebt wird. In beiden Beziehungen scheint man an den Grenzen angekommen zu sein. Seit Ende der 60er Jahre stellt man allgemein neu fast nur doppelt gekuppelte Schnellzugmaschinen und dreifach gekuppelte Güterzugmaschinen in Dienst. Sie leisten das Aeußerste, was im Betriebe verlangt werden kann, sowohl in der Geschwindigkeit als in der Zugkraft. Namentlich dürfen Güterzüge mit mehr als 150 Axen nach dem neuen Bahnpolizeireglement nicht gefahren werden und eine Güterzugmaschine von der jetzt üblichen Konstruktion kann auf ebener Strecke mehr als diese Axenzahl fortbewegen.

Herr **Stumm**: Ich muß auf meine frühere Frage zurückkommen: können Sie uns nicht angeben, wie die Preise des Auslandes für ebenso leistungsfähige Maschinen sich den 12 000 Thlrn., die Borsig dafür verlangte, gegenüberstellen?

Herr **Büchtemann**: Ich bin außer Stande, dies zu bestätigen. Die von uns verlangte bestimmte Sorte von Tenderpersonenzugmaschinen gehört nicht zu den regelmäßig gefertigten Güterzug- oder Lastmaschinen. Die auswärtigen Firmen würden für eine solche Art Maschinen wohl nicht wesentlich billiger sein. Im Uebrigen glaube ich, daß, wenn wir nach dem Auslande uns nicht zum Bezug bestimmter Sorten wendeten, sondern Personen- und Güterzugmaschinen von allgemein üblicher Art ausschreiben würden, wir dort die Maschinen wohl billiger bekommen würden, als zu dem Preise mit Aufschlag, den Borsig jetzt fordert.

Herr **Stumm**: Und wenn Sie sich an Oesterreich wendeten?

Herr **Büchtemann**: Darüber fehlen uns Erfahrungen vollständig. Wir haben uns im Bedarfsfall nach England gewendet.

Herr **Huber**: Sie haben vorhin von einer Vereinigung von Maschinenfabrikanten gesprochen. Glauben Sie, daß diese Vereinigung einen ziemlichen Umfang hat, oder wissen Sie, wie viele Firmen an dieser Vereinigung theilnehmen?

Herr **Büchtemann**: Ueber diese Vereinigung haben wir erst Kenntniß durch die erwähnte Mittheilung von Borsig bekommen; diese Mittheilung ist übrigens erst einige Wochen alt, stammt also aus der allerneuesten Zeit. Ich bin daher nicht über den Umfang der Koalition orientirt und weiß auch nicht, nach welchen Grundsätzen sie verfährt.

Vorsitzender: Ist für Eisenbahnwaggons eine Konkurrenz des Auslandes zu konstatiren?

Herr **Büchtemann**: In dieser Beziehung besteht eine Konkurrenz des Auslandes für uns so gut wie gar nicht. Wir haben unsere Personenwagen in der Regel von der Pflug'schen Fabrik bezogen und sind stets so ausgezeichnet bedient worden, daß wir uns selten an andere Fabriken gewendet haben, höchstens an die Norddeutsche Wagenfabrik in Hamburg. Wir haben uns aber niemals wegen der Wagenbeschaffung nach dem Auslande gewendet. Ich glaube auch, daß wir in Bezug auf die Konstruktion und Ausrüstung der Personenwagen an der Spitze der Nationen und auf der Höhe der Technik stehen. In dieser Beziehung wird uns das Ausland, auch England nicht eine wirksame Konkurrenz machen können.

Herr **Stumm**: Die deutschen Damen behaupten aber übereinstimmend, daß in Ihren Wagen alle Sitze um 30 cm zu hoch sind.

Herr **Büchtemann**: Wohl nur zum Theil.

Was die Preise betrifft, so sind sie in Deutschland seit den Jahren 1874/75 so erheblich gefallen, daß in Wirklichkeit eine Konkurrenz des Auslandes in diesem Artikel nicht zur Frage kommen kann.

Vorsitzender: Können Sie uns Preise angeben?

Herr **Büchtemann**: Ich bin in diesem Augenblick nicht in der Lage, Auskunft zu ertheilen.

Vorsitzender: Vielleicht für Güterwagen?

Herr **Büchtemann**: Nicht mit solcher Sicherheit, um sie vertreten zu können. Ich habe, weil, wie gesagt, eine Konkurrenz des Auslandes in der Wagenbeschaffung so gut wie gar nicht vorhanden ist, auf die Feststellung der Preise der Wagen keinen Werth gelegt.

Herr **Stumm**: Darf ich vielleicht bei der Gelegenheit die Frage an Sie richten, ob Ihnen bekannt ist, daß Güterwagen, oder überhaupt Waggons von der inländischen Industrie nach dem Auslande exportirt werden?

Herr **Büchtemann**: In großem Maße nicht, soviel mir bekannt. Wir haben in einem der letzten Jahre Wagen, wenn ich nicht irre, von v. d. Zippen und Charlier in Deutz nach Rußland über unsere Bahn transportirt. Im Uebrigen sind die Wagen, die wir sehr zahlreich nach Rußland transportirt haben, fast sämmtlich aus Belgien, ein Theil auch aus Frankreich gekommen. Dagegen ist mir nicht bekannt, und ich glaube auch schwerlich, daß die rheinischen und westfälischen Fabrikanten eine bedeutende Zahl von

Wagen nach Rußland abgegeben haben. Ueber den Absatz der schlesischen Waggonfabriken bin ich nicht orientirt und weiß nicht, ob von da aus Wagen nach Rußland gegangen sind.

Herr **Meier:** Hat die Pflugsche Fabrik bedeutend nach Rußland exportirt?

Herr **Büchtemann:** Die Firma v. d. Zippen und Charlier hat früher in Riga eine Filiale gehabt. Es sind dahin Ende der sechsziger Jahre von ihr einzelne Waggontheile per Eisenbahn geschickt worden, die Hauptmasse per Schiff. In den letzten Jahren haben wir keine Wagen von v. d. Zippen und Charlier transportirt; keinesfalls ist es eine große Zahl gewesen im Vergleich mit den von Belgien und Frankreich aus transportirten.

Herr **Meier:** Die belgischen sind wohl mehr in einzelnen Theilen abgegangen?

Herr **Büchtemann:** So viel ich weiß, werden die Wagen stets komplet transportirt, die Pflugsche Fabrik ist seit den Jahren 1874/75 im Umfang ihrer Lieferungen im Rückgang und hat seit jener Zeit, wegen der Schwierigkeiten der Arbeiterverhältnisse in Berlin, die Liquidation durchzuführen begonnen; ebenso die norddeutsche Fabrik hier. Es liegen somit von den letzten Jahren von beiden Werken keine größeren Versendungen nach Rußland vor. Man ist seit der genannten Zeit in beiden Fabriken in der Abwickelung der Geschäfte begriffen gewesen und hat neue Geschäfte meines Wissens nicht aufgenommen. Die Pflugschen Wagen standen wohl im Ruf mit die besten zu sein, die man in Deutschland bekommen konnte.

Vorsitzender: Sind an Frage 1 noch Erörterungen zu knüpfen?

Herr **Büchtemann:** Bei dem Maschinen- und Wagenbau kommen noch a's Ersatzstücke Axen, Räder und Radreifen in Betracht. Ich habe bei meinen Kollegen in Berlin nicht konstatiren können, daß diese einzelnen Ersatzartikel vom Ausland in den letzten Jahren überhaupt hereingekommen sind; sie sind stets von deutschen Werken bezogen. Es ist eine Konkurrenz des Auslandes in diesen Artikeln nicht wohl vorhanden und zwar deswegen nicht, weil bei diesen Materialien in erster Reihe neben dem Preis Werth auf die Qualität in Beziehung auf die Sicherheit des Betriebes gelegt wird. Man ist in dieser Beziehung vorsichtiger, als bei Anschaffung anderer Stücke für Maschinen und Wagen. Die meisten Verwaltungen ziehen in Bezug auf die Lieferung dieser Ersatzstücke diejenigen Fabrikanten vor, von denen sie ihrer Meinung nach regelmäßig gut bedient worden sind. Wir erhalten in Deutschland in diesen Ersatzstücken zur Zeit betriebssicheres und relativ billiges Material. Die Konkurrenz des Auslandes in diesen Artikeln ist in den letzten Jahren von keiner Bedeutung gewesen.

Vorsitzender: Und wie steht es mit den Preisen?

Herr **Büchtemann:** Wir ziehen, was Bandagen betrifft, sowohl für Wagen als für Tender, weil sie gebremst werden, Feinkorneisen dem Stahl vor, und haben für Feinkornbandagen der Tender und Wagen 22 bis 23 ℳ pro 100 k bezahlt. Jetzt sind die meisten Verwaltungen dazu übergegangen, auch für diesen Zweck Stahl zu verwenden. Soweit mir Offerten für diese Artikel in Stahl bekannt sind, sind sie billiger als für Feinkornbandagen. Ich glaube, daß wir jetzt Reifen von Bessemerstahl zu 18 und 19 ℳ pro 100 k gut geliefert erhalten würden. Wenn dagegen Bandagen von Tiegelguß gefordert werden, so schwanken die Preise nach der besonderen Qualität des Stahls sehr, daß man von bestimmten Preisen kaum reden kann; sie richten sich nach der Qualität.

Axen für Wagen haben wir kürzlich von Tiegelgußstahl zu 65 ℳ das Stück bezogen; die Axe wiegt etwas über 200 kg, das würde also für 100 kg ungefähr 32 ℳ betragen.

Was Räder betrifft, so liegen uns Offerten von 250 bis 270 ℳ pro Satz Axen und Räder vor. Unsere Axen und Räder wiegen 925 kg, sowohl bei Scheiben als bei Speichenrädern.

Das würde das Hauptsächlichste sein, was ich über die Eisenbahnmaterialien mitzutheilen hätte, die wir im Betriebe brauchen. Natürlich bedürfen wir auch noch sonst Stahl und Eisen von verschiedenen Sorten Rundeisen, Flacheisen 2c. Für diese Artikel sind die Preise nach der Qualität außerordentlich verschieden. Was die Konkurrenz des ausländischen Eisens für diese Artikel betrifft, so kann ich mittheilen, daß wir auf Veranlassung unserer Maschinenverwaltung, welche die besten Sorten Eisen für die Unterhaltung der Betriebsmittel verwendet wissen will, bestes Staffordshire-Eisen von den hiesigen Großeisenhändlern, Ravené, Dellschau 2c. bezogen haben. Wir wissen jetzt, aus den Mittheilungen dieser Geschäfte, daß in der gewünschten Qualität englisches Eisen seit Jahren nicht nach Berlin gekommen ist. Wir sind daher jetzt zum Bezug deutscher Eisensorten unbedenklich übergegangen.

Die Preise dieser Eisensorten schwanken augenblicklich je nach der Qualität und Stärke zwischen 12 und 19 ℳ pro 100 kg.

Herr **Stumm:** Ich will nur bemerken, daß, wenn Sie nicht angeben können, von welchem Zeitpunkte ab Staffordshire-Eisen durch deutsches Fabrikat ersetzt wurde, Sie damit wohl zugeben, daß Sie über den relativen Verbrauch von deutschem und englischem Eisen in Ihren Werkstätten auch für andere Artikel nicht genau unterrichtet sind?

Herr **Büchtemann:** Unsere Maschinenverwaltung erkennt an, daß die bezogenen Eisensorten deutsches Fabrikat gewesen sein können, kann aber nicht bestimmen, seit wann die deutschen Fabrikate an Stelle der englischen getreten sind. Was Stahl betrifft, so nehmen wir jetzt deutschen Stahl; nur für eigentlichen Werkzeugstahl zieht unsere Maschinenverwaltung englischen Stahl vor. Die letzten Preise, die wir dafür bezahlt haben, sind, wenn ich nicht irre, ungefähr hundert und einige Mark pro 100 kg gewesen.

In Bezug auf einzelne Sorten wird somit bei uns noch jetzt dem englischen Eisen vor dem deutschen der Vorzug gegeben. Inwieweit hierbei etwa ein kleines Vorurtheil unterläuft, wage ich nicht zu entscheiden.

Wenn ich nun zu den Preisen der Materialien für den Bahnbau übergehen darf, so kommen hauptsächlich Schienen und Kleineisenzeug in Betracht, sowie Eisenkonstruktionen für Brücken.

Was zum Bahnbau an gußeisernen Röhren für Durchlässe u. s. w. gebraucht wird, ist im großen Ganzen gering. Bezüglich der eisernen Brücken kann ich die Mittheilung machen, daß wir kürzlich bei einer Submission für eine kleine Brücke bei Magdeburg 148 ℳ für 1 000 kg bezahlt haben. Gegenüber den Preisen, die wir früher hierfür bezahlt haben, ist dieser Preis auffallend billig.

Herr **Stumm:** Wer hat die Brücke geliefert?

Herr **Büchtemann:** Ein kleineres Magdeburger Werk welches auch die Elbbrücke bei Hohnstorf gebaut hat.

Herr **Stumm:** Sie kennen die Qualität dieses Werkes nicht?

Herr **Büchtemann**: Nicht genau.

Herr **Huber**: Hat bei der Submission auch das Ausland konkurrirt?

Herr **Büchtemann**: Dafür werden wohl fast ausschließlich engere Submissionen veranstaltet, zu denen Ausländer kaum hinzugezogen werden. Es ist dies namentlich auch bei größeren Brücken der Fall. Als im Jahre 1868/69 von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn die Rheinbrücke bei Düsseldorf gebaut wurde, hat man sich meiner Erinnerung nach nur an deutsche Werke gewendet und Ausländer nicht zugelassen.

Vorsitzender: Frage 2:

Welche Veränderungen haben die Preise seit 1869 in den einzelnen Jahren bis jetzt erlitten?

Herr **Büchtemann**: Ich habe mir bei uns eine Zusammenstellung der Preise der hauptsächlichsten Artikel machen lassen, die wir in den letzten Jahren bezogen haben. Ich habe mich auch sonst erkundigt, ob die gewonnenen Resultate mit denen anderer Bahnen im Wesentlichen übereinstimmen; im großen Ganzen ist Letzteres der Fall. Die Zusammenstellung ergiebt, daß seit den Jahren 1871/72 erhebliche Preissteigerungen fast in allen Eisenartikeln eingetreten sind, die ihr Maximum, je nachdem die Submissionen lagen, im Jahre 1873/74 erreicht haben, und daß seit dem Jahre 1874 konstant fast bei allen diesen Artikeln, von denen ich bisher Mittheilungen gemacht habe, ein Preisfall von Jahr zu Jahr eingetreten ist. Die Sache hat sich z. B. bei Gußstahlschienen so gestellt, daß wir 1871 Gußstahlschienen von Krupp zu 28 ℳ per 100 kg bezogen haben. Bis zum Jahre 1873 stieg der Preis bis auf 45 ℳ und ist jetzt allmälig auf 15,7 ℳ gefallen.

(Die hierher gehörende Tabelle siehe auf umstehender Seite.)

Herr **Büchtemann**: Es wäre vielleicht von Interesse zu sehen, wie sich die Preise für Tiegelgußstahl zu Reifen für Maschinen, die ich von 1865 an habe verfolgen lassen, verändert haben. 1866 haben wir bezahlt 96½ ℳ, 1867 92 ℳ, 1868, in welchem Jahr zuerst der Zollsatz verändert wurde, 87 ℳ, 1869 59 ℳ, 1870/71 59 ℳ, 1872 sind wir auf 83 ℳ heraufgegangen, 1874 sind wir auf 49 ℳ, 1877 auf 40 ℳ gefallen. Bei den Feinkornradreifen für die Wagen haben wir 1865 mit einem Preis von 42 ℳ angefangen, sind 1869, 70, 71 auf 31 und 32 ℳ gefallen; in diesen Jahren waren die Preisschwankungen sehr gering, 1872 auf 32 ℳ, 1874 auf 34 ℳ gestiegen und sind dann bis auf 23 und 22 ℳ heruntergekommen, welchen Preis wir kürzlich gezahlt haben. Für Sieberohre, die ja auch eine ziemlich bedeutende Rolle bei der Maschinenunterhaltung spielen, haben wir Anfang der 70er Jahre 82 ℳ für 100 kg bezahlt; im Jahre 1873 ist der Preis auf 146 ℳ gestiegen, im Jahre 1874 auf 90 ℳ und jetzt auf 45 ℳ gefallen.

Herr **Stumm**: Sie wissen nicht, ob bei Siederohren ausländische Konkurrenz besteht?

Herr **Büchtemann**: Davon ist mir nichts bekannt geworden.

Herr **Stumm**: Sie beziehen sie durch Händler ohne den Ursprung vorzuschreiben?

Herr **Büchtemann**: Ja.

Roststabeisen ist von größerer Bedeutung bei der Unterhaltung der Maschinen. Da haben wir mit 20 ℳ loko Buckau angefangen, sind im Jahre 1868, 69, 70 auf 19 ℳ gefallen, 1871/72 auf 21—22 ℳ, 1873 bis auf 34 ℳ gestiegen. Seit dieser Zeit sind die Preise gradatim bis auf 19,30 ℳ pro 100 kg gefallen.

Herr **Huber**: Ist das wesentlich inländisches Material oder fremdes?

Herr **Büchtemann**: Wir nehmen an, daß es inländisches Material ist. Beim Roststabeisen kann ich es nach den früheren Bezugsquellen ziemlich sicher feststellen, für Sieberohre im Augenblick nicht, weil wir sie von Händlern beziehen.

Ich gestatte mir, nur bezüglich der Preisschwankungen auf einen Umstand aufmerksam zu machen, der aus der Zusammenstellung hervorgeht, daß unmittelbar nach der Ermäßigung des Zolles im Jahre 1868 die Preise gefallen sind. Zugleich aber kann ich aus meiner Thätigkeit bei der Bergisch-Märkischen Bahn konstatiren, daß gerade in diesen Jahren die Eisenindustrie in entschiedenem Aufblühen war; seitdem haben die rheinischen Werke wieder angefangen, Dividende zu geben.

Herr **Stumm**: Ich möchte den Herrn Sachverständigen fragen, welche Zollermäßigung 1868 eingetreten ist? Mir ist keine bekannt, außer für Roheisen.

Herr **Meier**: Der Zoll für Roheisen ist von 5 Sgr. auf 2½ herabgesetzt worden; aber ich glaube das ist 1870 gewesen.

Herr **Büchtemann**: Sollte das nicht 1865 gewesen sein?

Herr **Stumm**: Die Differenz von 1865 bis 1868 ist in der Statistik ganz richtig nur als Veränderung für Roheisen angegeben.

Herr **Büchtemann**: Dann habe ich mich in dem Jahr, in welchem die Zollermäßigung eingetreten ist, geirrt; aber ich konstatire, — darauf kommt es mir nur an — daß in den Jahren 1868 und 1869 fast bei allen Eisenartikeln eine Preisermäßigung eingetreten ist, zu gleicher Zeit aber ein erheblicher Aufschwung der gesammten Eisenindustrie und eine Verbesserung in der Lage der Eisenindustrie stattgefunden hat.

Herr **v. Schloer**: Vielleicht ist dieser Aufschwung der gesammten Eisenindustrie in jenem Jahre darauf zurückzuführen, daß gerade damals der Eisenbahnbau sehr im Aufschwung begriffen war?

Herr **Büchtemann**: Es wird zum Theil damit zu sammenhängen. Im Jahre 1869 haben wir allerdings angefangen, jährlich mehr Eisenbahnen zu bauen, als es Mitte der sechziger Jahre der Fall war.

Vorsitzender: Die dritte Frage:

Wie stellen sich die Preise für entsprechendes ausländisches Fabrikat in deutschen Häfen und am Konsumtionsorte?

haben Sie zum Theil schon beantwortet.

Herr **Büchtemann**: Ich habe die Preise für englische Schienen angegeben und muß bemerken, daß eigentliche Marktpreise für Eisenbahn-Artikel in Hamburg oder Stettin nicht existiren. Die Orte Hamburg und Stettin sind für unsere Artikel beliebige Zwischenorte für den Transport. Es kann sich bei Vergleichung deutscher und englischer Preise für Eisenbahn-Artikel im Wesentlichen nur darum handeln, welche Preise hier am Konsumtionsorte gezahlt werden. In dieser Beziehung liegen Erfahrungen in der Hauptsache nur für Schienen vor. Für Reifen, Axen und Räder existiren zwar englische Preisofferten; aber welche Preise für derartiges englisches Fabrikat in Submissionen gezahlt werden würden oder zu welchem Preise faktisch Lieferungen stattfinden, läßt sich schwer sagen. Soweit ich die Preise für andere Eisenbahn-Artikel als Schienen in Hamburg konstatirt habe, sind sie nicht billiger als unsere. Sie sind fast sämmtlich in Hamburg loko ebenso hoch angegeben, als wir für deutsche Fabrikate hier am Orte bezahlen; aber ich lege, wie bereits

(Fortsetzung S. 194.)

	1865	1866	1867	1868	1869
Schienen mit Puddelstahlkopf	—	—	—	—	24,60
Gußstahlschienen	—	—	—	—	—
Schienen mit Feinkornkopf	22,70 fr. Berlin 22,65 fr. Magdeburg	22,70 fr. Berlin	22,70 fr. Berlin 23,90 fr. Berlin	21,90 F. K. u. Co. fr. Berlin Sa. 192 000 ℳ 21,82 F. K. u. Co. fr. Berlin Sa. 183 876 ℳ	—
Tiegelguß-Federstahl	—	—	69,00 ab Dresden + 3,20 Fracht	56,00 fr. Potsdam	46,00 fr. Berlin
Werkzeugstahl, best. engl.	120,00 fr. Potsdam	120,00 fr. Potsdam	120,00 fr. Potsdam	120,00 fr. Potsdam	120,00 fr. Berlin 108,00 fr. Berlin
Roststabeisen	20,50 loko Buckau 19,50 l. Buckau 21,50 l. Buckau	20,50 l. Buckau 21,50 l. Buckau	21,50 l. Buckau 20,50 l. Buckau	18,00 fr. Mgdbg.	19,00 fr. Mgdbg.
Roheisen, Longloan I	9,16 l. Hamburg	9,10 f. Berlin	8,80 f. Berlin	8,90 f. Berlin	8,20 f. Potsdam
Laschen	—	—	19,80 fr. Potsdam	19,80 fr. Mgdbg.	19,80 fr. Mgdbg.
Schienenstuhlnägel	29,00 30,00	30,00	29,20	29,20 30,00	29,20 fr. Mgdbg.
Stahlreifen für Maschinen und zwar: Tiegelgußstahl von Krupp	—	96,00 fr. Mgdbg.	92,50 fr. Potsdam 91,50 fr. Potsdam	87,60 fr. Potsdam	59,25 fr. Mgdbg.

Bemerkung:

Die Preise der einzelnen Materialien datiren in einzelnen Fällen aus früheren Submissionen und stimmen nicht immer genau mit

1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878
24,0 f. Berlin		28,10 f. Berlin	26,60 f. Hörde + 1,50 Fracht	—	—	—	—	—
—	28,20 Krupp f. Berlin	loko Essen 33,00 39,00 42,00 45,00 + 1,50 Fracht	45,00 fr. Essen + 1,50 Fracht 40,00 Osnabrück fr. Berlin 42,90 Krupp fr. Potsdam	34,20 Osnabrück fr. Berlin 33,00 Krupp fr. Berlin	27,00 loko Bochum	—	16,36 fr. Berlin	16,36 fr. Berlin
—	—	—	—	—	—	—	—	—
44,15 fr. Potsdam	50,00 ab Dresden	80,00 fr. Potsdam	78,00	60,00 fr. Berlin	49,50 fr. Potsdam 42,50 fr. Potsdam	32,00 fr. Potsdam	33,50 fr. Potsdam	—
98,00 fr. Potsdam	98,00 fr. Potsdam	116,40 fr. Berlin	151,50	104,00 fr. Potsdam	—	—	—	—
19,00 f. Mgdbg.	21,20 f. Potsdam	22,00 fr. Potsdam	34,00 f. Potsdam	22,50 f. Potsdam	18,50 f. Potsdam	16,00 f. Potsdam	15,00 f. Potsdam	13,90 f. Potsdam
10,10 f. Berlin	9,10 f. Potsdam	13,35 f. Potsdam 18,40 fr. Potsdam 17,20 fr. Potsdam 15,90 fr. Potsdam	17,10 18,00 13,50	—	—	8,10 f. Berlin	8,10 f. Berlin	—
—	20,60 fr. Berlin	28,50 fr. Mgdbg.	34,50 fr. R. Erde + 2,50 Fracht	22,80 fr. Hörde + 1,90 Fracht	—	—	—	—
—	31,50 fr. Berlin	36,25 fr. Mgdbg. 1,70 Fracht	50,00 fr. Berlin	33,60 fr. Mgdbg.	—	—	—	21,40 fr. Potsdam
59,20 fr. Berlin	59,50 fr. Potsdam	83,50 fr. Potsdam	—	49,00 fr. Potsdam	—	—	40,35 fr. Potsdam	—

den Preisen, welche sonst für das betreffende Jahr üblich gewesen sind.

	1865	1866	1867	1868	1869
Tiegelgußstahl von Poensgen.	—	—	82,00 fr. Potsdam	—	59,50 fr. Potsdam
Bessemer-Stahl a) von Krupp	—	—	—	—	—
b) von Poensgen	—	—	—	—	—
c) von Phönix	—	—	—	—	—
d) von Kirchhoff	—	—	—	—	—
Feinkorn-Tenderreifen	51,00	42,00 45,00 fr. Berlin	37,00 fr. Potsdam	42,00 fr. Berlin	32,40 fr. Potsdam
Feinkorn-Radreifen f. Wagen	42,00 fr. Potsdam	42,00 fr. Potsdam 45,00 fr. Potsdam		32,40 fr. Potsdam	32,40 fr. Potsdam
Flach- Quadrat- Band- und Rundeisen. Bestes Staffordshire	—	—	27,00	25,00	26,00
Best. Best. Rheine	—	—	25,00	24,00	24,50
Best. Rheine	—	—	21,00	21,50	22,00
Bestes Schles.	—	—	20,50	21,00	21,50
Eisenbleche	—	—	26,50	26,00	26,50
Holzkohlenbleche	—	—	—	—	—
Koksbleche	—	—	—	—	—
Sieberöhren, eis.	—	—	—	—	—

1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878
—	46,00 fr. Potsdam	52,00 fr. Potsdam	63,00 fr. Potsdam	—	—	—	—	—
		63,00 fr. Potsdam						
35,50 fr. Berlin	—	—	—	—	—	—	—	—
—	39,00 fr. Potsdam	—	—	32,50 fr. Potsdam	—	28,00 fr. Potsdam	—	—
—	—	—	—	—	—	22,42 fr. Potsdam	—	—
—	—	—	—	—	—	—	22,66 fr. Potsdam	22,16 fr. Potsdam
33,60 fr. Potsdam	36,20 fr. Potsdam	37,80	48,60	34,60 fr. Potsdam	—	28,10 fr. Potsdam	23,90 fr. Potsdam	—
				29,73 fr. Potsdam		22,02 fr. Potsdam	22,02 fr. Potsdam	
		48,60 fr. Potsdam	46,20 fr. Potsdam					
				29,13 fr. Potsdam			24,50 fr. Potsdam	
31,45 fr. Potsdam	31,80 fr. Potsdam	39,50 fr. Potsdam	46,60 fr. Potsdam	34,60 fr. Potsdam	—	25,20 fr. Potsdam	23,42 fr. Potsdam	—
25,50	25,50	27,00 30,00	34,00 33,00 38,00	28,00	25,25 24,75	22,00 20,00	20,00 19,50	19,00 18,50
25,50	25,50	27,00	34,00 31,50 38,00	26,00	—	21,00	—	—
22,50	22,50	25,00 27,50	36,50	—	—	—	—	—
22,50	21,50	24,50 26,50	35,00	24,50	—	—	—	—
28,00	27,50	32,50 34,00	46,00	—	—	—	—	—
—	—	—	51,00	34,25	32,00 31,50 32,00	28,00 26,00	27,00 26,00	25,75 24,00
—	—	—	48,00	29,25	28,00 26,50 26,25	22,50 22,00	22,75 22,00	21,00
82,30 —	82,30	82,75 110,00 126,66	146,66 96,66	90,83	77,21	70,40	70,40 42,33	45,00

bemerkt, darauf keinen Werth, weil es nicht üblich ist, daß die Eisenbahnverwaltungen in Hamburg den Markt für Eisenbahnmaterialien suchen. Dagegen würde ich in der Lage sein, über die Frachten von England nach Deutschland Aufschluß zu geben, was vielleicht im Vergleich zu den Frachten aus Rheinland und Westfalen bei Beurtheilung der englischen und deutschen Konkurrenz von Wichtigkeit sein könnte. Wir haben von Westfalen nach Berlin eine Fracht für Schienen und ähnliche Eisenartikel von 17 ℳ pro Tonne; die Fracht von England nach Hamburg hat in diesem Sommer 6—7 ℳ pro Tonne betragen und beträgt augenblicklich gegen 10 ℳ Sie geht im Herbst regelmäßig herauf. Die Wasserfracht von Hamburg nach Berlin hat im ganzen Sommer 20 ₰ pro Centner, also 4 ℳ pro Tonne betragen und steigt im Herbst etwa auf 25 ₰, also 5 ℳ pro Tonne, so daß unter Zurechnung der Seeassekuranz die Fracht in den verschiedenen Jahreszeiten von den englischen Häfen nach Berlin zwischen 12 und 16 ℳ pro Tonne schwankt. Die Frachten von England nach Berlin sind somit etwas billiger, als unsere Eisenbahnfrachten. Es könnte das Verhältniß der Frachtsätze vielleicht nachher von Bedeutung sein, wenn die Zollfragen selbst zur Sprache kommen. Ueber Berlin hinaus nach Nordosten zu ändern sich die Frachtensätze zu Ungunsten der westfälischen Werke. Für Ostpreußen kommen die Eisenbahnfrachten wegen ihrer zu großen Höhe überhaupt nicht in Frage. Was die Wasserfracht betrifft, so wird die Fracht für Seeschiffe von Rotterdam und Emden oder Leer immer etwas theurer sein, als von England.

Vorsitzender: Frage 4:

> Vermag die deutsche Eisenindustrie Ihnen das Ausland für alle Zweige seiner Erzeugnisse in Qualität und Quantität zu ersetzen?

Ich glaube, diese Frage haben Sie bereits beantwortet.

Herr **Büchtemann:** Diese Frage kann ich mit „ja" beantworten. Wir haben nur wenig ausländisches Eisen, in der Hauptsache Gießereieisen für unsere Stuhlschienen, Stühle, sowie unseren geringen Bedarf an Werkzeugstahl.

Herr **Stumm:** Sie haben angegeben, daß Sie nicht genügende Erfahrungen besitzen, um beurtheilen zu können, ob nicht die deutschen Qualitäten hinreichend sind, um die englischen und schottischen Sorten zu ersetzen.

Herr **Büchtemann:** Darüber fehlen mir die Erfahrungen. Faktisch brauchen wir hierfür englisches Eisen. Wenn wir nicht zur Zeit noch Vorrath hätten, würde unsere Verwaltung gern Versuche auch mit deutschen Eisen für diese Zwecke machen.

Vorsitzender: Frage 5:

> Verwenden Sie ausländische Fabrikate, oder nicht? Aus welchen Gründen?

Diese Frage ist auch bereits erledigt.

Frage 6:

> In welcher Weise ist die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Eisenzölle seit 1873 nachtheilig oder vortheilhaft für Sie gewesen? Hat besonders das Gesetz vom 7. Juli 1873 einen Einfluß auf die Preise von Eisen und Eisenfabrikaten ausgeübt und event. welchen?

Herr **Büchtemann:** Ich bin nicht im Stande, zu konstatiren, daß die Zolländerungen jener Jahre einen Einfluß auf die Preise ausgeübt haben. Im Jahre 1873, in welchem zuerst die Ermäßigung der Zölle stattgefunden hat, sind die Preise unserer Eisenbahnartikel im Steigen begriffen gewesen, und haben im Jahre 1874 zum Theil sich noch auf derselben Höhe erhalten. Nachher sind sie nach und nach allerdings abwärts gegangen. Daß auf letztere Thatsache die Zollermäßigungen irgend einen Einfluß gehabt haben, läßt sich nicht behaupten. In Bezug auf die Schienen erlaubte ich mir schon vorher zu sagen, daß im Jahre 1877 ein wirksamer Einfluß der englischen Konkurrenz bei unsern Schienensubmissionen nicht zu konstatiren ist. Erst seit einigen Monaten haben sich die englischen Werke veranlaßt gesehen, mit billigeren Preisen bei der Konkurrenz sich zu betheiligen, als es früher der Fall war. Es mag dies durch die eigene Lage der englischen Eisenindustrie, in der sie sich zur Zeit befindet, veranlaßt sein.

Herr **Meier:** Sie schreiben also das starke Fallen der englischen Eisenpreise diesem Umstande zu?

Herr **Büchtemann:** Ich glaube, daß darin die wesentlichste Ursache zu suchen ist. Ich habe mich bei den hiesigen Vertretern der englischen Firmen, die bei uns mit konkurrirt haben, erkundigen lassen, aus welchem Grunde die englischen Werke jetzt die Konkurrenz so scharf aufnehmen. Es ist mir erwidert, daß dies zum großen Theil daran liege, daß die deutschen Eisenwerke angefangen haben, ihre Waaren in Konkurrenz gegen England dem Ausland zu niedrigeren Preisen zu offeriren, als sie dieselben produziren können. Man erzählte, daß von einem deutschen Werke mit 99 ℳ pro Tonne nach Italien Bessemer-Schienen verkauft worden seien. Ich kann die Richtigkeit dieser Mittheilung nicht verbürgen. Die Engländer stellen sich auf den Standpunkt, daß, wenn die deutschen Werke ihnen mit Preisen unter den Selbstkosten den Markt in Rußland, Italien ꝛc. nehmen, ihnen nichts übrig bleibt, als den Krieg nach Deutschland zu tragen.

Herr **Stumm:** Ich möchte konstatiren, daß auf Grund der Aufstellung, die wir durch die Güte des preußischen Herrn Handelsministers bekommen haben, im Jahre 1877 auf der ganzen Ostbahn das Ausland die inländischen Werke unterboten hat.

Herr **Büchtemann:** Im Einzelnen sind mir die Preise nicht bekannt.

Herr **Stumm:** In dieser Zusammenstellung sind lauter Unterbietungen inländischer Werke enthalten.

Vorsitzender: Frage 7:

> Findet bei Lieferungen eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie statt?

Herr **Büchtemann:** Diese Frage habe ich bei der ersten Frage schon dahin beantwortet, daß eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei uns bisher nicht stattgefunden hat, insofern, als Lieferanten nicht blos deshalb bevorzugt sind, weil sie Inländer sind. Wie ich aber dargethan, liegt es oft im finanziellen Interesse der deutschen Bahnen, bei gewissen Preisunterschieden und billigeren Offerten der englischen Werke, gleichwohl den deutschen Werken den Vorzug zu geben.

Vorsitzender: Frage 8:

> In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Herr **Büchtemann:** Auch diese Frage ist, glaube ich, im Wesentlichen schon beantwortet. Die Begünstigungen, die wir den inländischen Werken haben zu Theil werden lassen, sind finanziell für uns selbst wichtig. Sie sind materieller Natur, in der Lage der Bahnen begründet, und können nicht wohl in Wegfall kommen.

Herr **Stumm:** Der Herr Sachverständige sagte, daß er Begünstigungen bis zu 10 ℳ eintreten lassen würde. Sie wissen aber, daß Differenzen von 25—30 ℳ stattgefunden haben, daß trotzdem aber Staatsbehörden den inländischen Werken den Zuschlag gegeben haben. Glauben Sie, daß bei einer höheren Differenz als 10 ℳ die Vortheile für die Eisenbahnen wegfallen?

Herr **Büchtemann:** Das würde ich zum Theil bejahen, zum Theil verneinen. Für diejenigen deutschen Bahnen, die englische Schienen besonders leicht zu Wasser beziehen,

würde eine Differenz von mehr als 10 *M.* zu Gunsten der englischen Schienen von Einfluß sein, aber für das ganze Gebiet westlich und südlich von Berlin nicht unbedingt. Bei einer Differenz von 20 *M.* würden die Bahnen bei Berlin jedenfalls in Ueberlegung zu ziehen haben, ob man den englischen Werken den Vorzug zu geben haben wird oder nicht. Für die weiter westlich und für die weiter südlich gelegenen Bahnen liegt die Sache für die deutschen Werke wegen der eigenen Frachten der Bahnen noch günstiger als bei unserer Bahn, weil wir englische Schienen zu Wasser billiger beziehen können, die mitteldeutschen Bahnen nicht. Das Gleiche gilt für die südlich von Berlin gelegenen Bahnen. Für die oberschlesische Bahn z. B. liegt der Schwerpunkt des Schienenbedarfs immer in dem oberschlesischen Revier. Bei Berechnung des Tarifes für englische Schienen muß somit die Fracht von Stargard nach Breslau und darüber hinaus zugeschlagen werden und zwar die theure Eisenbahnfracht nicht Wasserfracht, da die Oder zu diesen Transporten nicht brauchbar ist. Dagegen glaube ich, daß bei Schienenlieferungen für die Provinz Preußen und für Pommern, abgesehen von besondern Begünstigungen, die Bahnen bei starken Preisdifferenzen zu Gunsten der englischen Werke den letzteren den Vorzug geben würden.

Vorsitzender: Frage 9:

Würde die Wiedereinführung von Zöllen für die Produkte der deutschen Eisenindustrie Nachtheile für Sie herbeiführen und in welchem Maße?

Herr **Büchtemann:** Um für Beantwortung dieser Frage Material zu gewinnen, habe ich bei uns und anderen Bahnen feststellen lassen, wie hoch sich unter den Betriebsausgaben die Kosten für Eisenmaterial unter Hinzufügung des Preises der Kohlen stellen. Es ergiebt sich daraus, welchen Einfluß eine Zollerhöhung für Eisen, wenn damit eine Erhöhung der Preise verbunden ist, auf die Eisenbahnen ausüben würde. Ich will mir erlauben, diese Zahlen hier vorzutragen und bemerke, daß ich die Zusammenstellungen für das Jahr 1874 als das theuerste und das Jahr 1877 als das billigste habe machen lassen. Wir haben im Jahre 1874 eine Einnahme gehabt von 11 605 050 *M.*, eine Ausgabe von 6 891 423 *M.* Dazu treten Ausgaben aus dem Erneuerungsfonds nach Abzug des Erlöses für altes Material, 701 000 *M.* Summe der Ausgaben 7 592 916 *M.* Davon sind für Kohlen 1 147 007 *M.*, für Eisen 1 160 746 *M.* zusammen 2 307 753 *M.* ausgegeben; für die beiden Materialien also von den gesammten Ausgaben fast $33^1/_3$ pCt. Hiervon fallen auf Eisen und auf Kohlen ungefähr gleich hohe Beträge. Eine erhebliche Rolle spielen unter den Ausgaben für Eisen natürlich die Kosten der Schienen, für welche 460 089 *M.* ausgegeben sind. Außerdem sind für Ersatztheile der Lokomotiven 93 140 *M.*, für Ersatztheile der Wagen 77 369 *M.* und für sonstiges Eisen, das im Betriebe gebraucht ist, 325 848 *M.*, endlich für neue Maschinen 204 300 *M.* ausgegeben. Im Jahre 1877 hat sich die Sache ganz abweichend, nämlich folgendermaßen gestaltet: Betriebseinnahme 11 943 864 *M.*, Betriebsausgabe 5 640 513 *M.*, dazu Ausgaben aus dem Erneuerungsfonds nach Abzug des Erlöses für das alte Material 460 925 *M.*, Summa der Ausgaben 6 101 438 *M.* Davon sind verausgabt für Eisen und Kohlen zusammen 1 104 642 *M.*, hiervon entfällt etwas mehr auf Eisen als auf Kohlen, nämlich 584 952 *M.* auf Eisen, und 519 690 *M.* auf Kohlen; die Kosten für Kohlen und Eisen betrugen 1877 also ungefähr ein Sechstel unserer Ausgaben, woran Eisen und Kohlen wieder fast gleich betheiligt sind. Die Ausgaben für Schienen betrugen 1877 321 888 *M.*, für Ersatztheile an Maschinen 34 795 *M.*, an Wagen 27 059 *M.*, für sonstiges Eisen im Betrieb 112 110 *M.*, endlich für neue Maschinen 89 100 *M.* Durch die Güte meiner Kollegen von der Niederschlesisch-Märkischen und Berlin-Hamburger Bahn habe ich gleiche Zusammenstellungen über ihre Bahnen erhalten. Es hat sich ergeben, daß die Zusammenstellungen in dem Hauptresultat mit dem für unsere Bahn übereinstimmen. Die Niederschlesisch-Märkische Bahn hat eine Betriebseinnahme gehabt im Jahre 1874 von 41 429 534 *M.*, eine Betriebsausgabe von 28 169 232 *M.* Von letzterer Summe sind verausgabt für Eisen und Kohlen und zwar für Erneuerung des Oberbaues, Ersatztheile der Maschinen und Wagentheile 2c., für neue Maschinen und Kohlen zusammen 10 161 293 *M.*, also etwas mehr als ein Drittel der Ausgaben, das Verhältniß der Kosten für Eisen und Kohlen hat sich bei Niederschlesien 1874 insofern anders als bei uns gestellt, als von dem Betrage von 10 161 293 *M.* nur 2 564 413 *M.* auf Kohlen, der Rest also mehr als 7 500 000 *M.* auf Eisen entfallen. Im Jahre 1877 hat sich bei einer Einnahme von 38 786 319 *M.*, eine Ausgabe von 22 865 535 *M.* ergeben; davon fallen auf Kohlen und Eisen wieder nur ein Fünftel bis ein Sechstel, nämlich 4 289 459 *M.*, und zwar auf Kohlen 1 437 886 *M.*, Rest von 2 851 573 *M.* auf Eisen. Bei letzterer Zahl ist interessant, daß unter diesen Ausgaben für Eisen im Jahre 1877 die bedeutende Summe von 800 000 *M.* für eiserne Schwellen steckt, während Beträge hierfür 1874 nicht ausgegeben sind. Ganz genau können die Resultate bei den verschiedenen Verwaltungen selbstverständlich nicht übereinstimmen, aber im Wesentlichen haben bei Niederschlesien wie bei uns die Ausgaben für Kohlen und Eisen 1874 $^1/_3$ und 1877 etwa $^1/_6$ betragen.

Bei der Hamburger Bahn ist das Gesammtresultat das gleiche. Dieselbe hat im Jahre 1874 eine Einnahme gehabt von 15 751 127 *M.*, die Betriebsausgabe hat, abgesehen von den Beträgen, die für andere als Betriebszwecke aus dem Reservefonds entnommen sind, rot. 14 000 000 *M.* betragen, und davon sind 3 020 722 *M.* für Eisen und Kohlen verausgabt, nämlich 1 815 238 *M.* für Eisen und 1 205 484 *M.* für Kohlen. In den Ausgaben für Eisen steckt der Betrag von 1 264 477 *M.* für Erneuerung des Oberbaus, der Rest ist für Eisen zur Reparatur der Betriebsmittel verwendet. Während also 1874 auf Kohlen und Eisen zusammen etwa ein Viertel der Betriebsausgaben verwendet ist, fällt 1877, wie bei uns auf beide Artikel ein Sechstel und davon genau die Hälfte auf Kohlen und Eisen. Die Betriebseinnahme betrug nämlich 1877 17 554 112 *M.*, die Ausgabe 12 080 459 *M.*, davon 942 707 *M.* für Eisen, speziell 718 765 *M.* für Oberbau und 938 461 *M.* für Kohlen. Das Resultat der Preisschwankungen ist in finanzieller Beziehung für die Bahnverwaltungen ein verschiedenes. Bei unserer Gesellschaft macht die Differenz in den Ausgaben für die beiden Artikel pptr. 1 000 000 *M.* aus, $1^1/_2$ pCt. unserer Dividende; bei der Hamburger Bahn macht es rot. 1 260 000 *M.* aus, das heißt, da diese das relativ geringe Aktienkapital von 15 000 000 *M.* hat, 8 pCt. ihrer Dividende. Aehnlich liegen die Verhältnisse bei Magdeburg-Halberstadt. Ich will diese Zahlen nicht erwähnen, um sie mit irgend einen bestimmten Zollsatz im unmittelbaren Zusammenhang zu bringen, sondern nur um darzuthun, daß die Höhe der Ausgaben für Kohlen und Eisen für die Eisenbahnen finanziell eine bedeutendere Rolle spielt, als man sonst anzunehmen geneigt ist.

Vorsitzender: Sie haben bei Ihren Angaben sämmtliche Eisenwaaren in Betracht gezogen, die Sie in dem Eisenbahnbetriebe gebrauchen?

Herr **Büchtemann:** Die Erneuerung des Oberbaues der Schienen 2c, die Ersatztheile für Lokomotiven und Wagen und das Eisen, welches im Betrieb namentlich die Reparaturen erfordern.

Vorsitzender: Hat auf diese Preisunterschiede auch vielleicht eine Verschiedenheit in dem Betriebe eingewirkt?

Herr **Büchtemann**: Ich kann konstatiren, daß wir im Jahre 1877 an Schienen mehr verlegt haben als im Jahre 1874. Ebenso leisten wir an Lokomotiven- und Armeilen, die ja allein für die Reparatur der Maschinen und Wagen entscheidend sind, nicht unerheblich mehr als im Jahre 1874. Auch die Hamburger Bahn, die seit 1874 ihre Zweigbahn von Buchholz nach Wittenberge eröffnet, ist in gleicher Lage. Die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn hat sich seit 1874 nicht unerheblich ausgedehnt. Ich kann wohl behaupten, daß die Leistungen der drei Bahnen im vergangenen Jahre höher waren, als im Jahre 1874.

Herr **Stumm**: Der Herr Sachverständige hat aber die Frage früher verneint; es wurde vorhin von Ihnen ausgesprochen, daß die Aufhebung der Zölle absolut von keinem Einfluß auf die Eisenpreise gewesen sei; ist dies der Fall, so kann er nicht einen Theil des billigen Materials, das er jetzt bezieht, auf die Aufhebung der Zölle schreiben. Entweder hat die Aufhebung der Zölle Einfluß auf die Industrie gehabt, dann hat sie auch ermäßigend gewirkt, oder sie hat nicht auf eine Ermäßigung eingewirkt, dann hat sie überhaupt keinen Einfluß ausgeübt. Ich konstatire, daß die Frage 6 von dem Herrn Sachverständigen so beantwortet worden ist, daß die Ermäßigung und Aufhebung der Eisenzölle keinen Einfluß auf die Eisenpreise gehabt hätten, und wenn das richtig ist, kann doch nicht die Rede davon sein, daß die Wiedereinführung der Eisenzölle einen erhöhenden Einfluß auf die Preise haben sollte.

Herr **Büchtemann**: Ich will darauf noch kommen; ich habe mit meinen Angaben nicht darthun wollen, daß die Einführung der Eisenzölle einen ähnlichen Einfluß auf die Steigerung in unseren Ausgaben und das finanzielle Gesammtresultat geben werde, wie die Steigerung der Preise für Eisen und Kohlen im Jahre 1874. Es sollte nur im Allgemeinen gezeigt werden, wie die Preise für Eisen und Kohlen auf unsere Gesammtausgaben wirken. Ich will aus jenen Mittheilungen nur den Schluß ziehen, daß wenn die Eisenzölle wieder eingeführt werden sollen, mit dem beabsichtigten und sich verwirklichenden Effekt, die Eisenpreise zu erhöhen, dies auf unsere finanziellen Resultate einen ungünstigen Einfluß haben würde, der nicht unterschätzt werden darf. Um z. B. es in Zahlen auszudrücken: Wenn Zölle eingeführt werden sollen, die etwa die Preise für unsere hauptsächlichsten Eisenmaterialien um 1 *M.* pro Zentner oder etwas mehr erhöhen würden, also etwa um 15 pCt. gegen die heutigen Preise, wir bei unserer Bahn eine Mehrausgabe von 90 000 bis 100 000 *M.* haben würden. Wenn ich weiter annehme, daß die gleiche Preisvertheuerung auch für die Kohlen eintreten sollte, so würden wir für Eisen und Kohlen im Betriebe jährlich 150 000 bis 200 000 *M.* mehr als jetzt bezahlen müssen. Es würde dies $^1/_4$ bis $^1/_3$ unserer Dividende ausmachen. Bei einer Dividende von $3^1/_2$ pCt., die wir vertheilen, ist diese Differenz erheblich. Noch bedeutender schlägt dies bei denjenigen Bahnen durch, die ein relativ niedriges Aktienkapital haben. Das, was ich hier gefolgert habe, ergibt lediglich faktische Daten. Die Frage, ob den Eisenbahnen eine Auflage durch Erhöhung der Eisenpreise zugemuthet werden soll und kann, sowie ob überhaupt eine Erhöhung der Eisenpreise durch Einführung von Eisenzöllen eintreten wird, ist damit noch nicht beantwortet. Ich möchte, daß die Kommission davon Akt nehme, welchen finanziellen Einfluß die Erhöhung der Eisen- und Kohlenpreise auf die Privatbahnen, namentlich diejenigen, welche ein geringes Aktienkapital haben, wie die Magdeburg-Halberstädter und die Hamburger Bahn, haben muß.

Herr **Stumm**: Sie haben vorhin mitgetheilt, daß die Eisenbahnen in der Lage sein würden, 10—20 *M.* mehr für Schienen an Inländer bezahlen zu können, und daß sie einen Ersatz für die Mehrkosten finden würden durch den vermehrten Verkehr.

Herr **Büchtemann**: Nicht durch den vermehrten Verkehr, sondern durch die Verringerung unserer eigenen Ausgaben, insofern als wir an den Frachten selbst Antheil haben und die Disposition über die Artikel uns erleichtern, die von England aus uns nur in großen Quantitäten auf einmal per Schiff zugesendet werden können.

Herr **Stumm**: Dann habe ich das mißverstanden. Dann trifft das Argument aber auch für ausländische Werke nicht zu, welche ihre Schienen in derselben Richtung wie das Inland transportiren, wie z. B. bei den Werken von Seraing. In der Konkurrenz gegen die Schienen würde also für die deutschen Bahnen keine Veranlassung vorliegen, das deutsche Fabrikat zu begünstigen.

Herr **Büchtemann**: Was Seraing betrifft, so sind mir die Verhältnisse des dortigen Eisenwerks speziell bekannt. Früher, als ich noch bei der Bergisch-Märkischen Bahn war, haben wir vielfach über Transport von Seraing mit dem dortigen Werk verhandelt. Ich glaube, daß Seraing Stahlschienen nicht billiger produziren kann als die deutschen Werke; aus diesem Grunde werden sich die deutschen Werke die Konkurrenz von Seraing gefallen lassen können.

Herr **Stumm**: Dann will ich dieselbe Frage dahin stellen: „Würden Sie der Ansicht sein, daß wenn durch Erhöhung unserer Zölle eine Erhöhung Ihrer Materialienpreise herbeigeführt würde, diese nicht etwa durch eine theilweise vermehrte Frequenz auf Ihrer Bahn wieder ausgeglichen wird?"

Herr **Büchtemann**: Für unsere Bahn läßt sich das sehr schwer nachweisen, weil wir an der Eisenproduktion so gut wie gar nicht betheiligt sind.

Herr **Stumm**: Haben Sie in der Zeit des Aufschwungs der Eiseninbustrie nicht einen vermehrten Viehtransport gehabt? Und als die Kohleninbustrie günstiger situirt war, haben Sie keine Vermehrung der Rentabilität Ihrer Bahn dadurch empfunden?

Herr **Büchtemann**: Nein.

Herr **Stumm**: Haben Sie durch die Versendung von Eisen aus den westlichen Landestheilen nach Berlin eine Erhöhung der Rentabilität gehabt?

Herr **Büchtemann**: Nein.

Herr **Stumm**: Dieser Transport ist allerdings theilweise auch durch die Magdeburg-Halberstädter Bahn bewirkt worden. Indessen, wenn nun durch die wirthschaftlichen Verhältnisse die deutsche Eiseninbustrie zurückginge, und dadurch ein vermehrter Import von englischem Eisen nach Berlin stattfände, würde das nicht von Nachtheil für Ihre Bahn sein?

Herr **Büchtemann**: Wenn alle diese Voraussetzungen zutreffen, so gebe ich zu, daß wir manche Transporte verlieren würden; es ist ein naheliegender Wunsch, daß wir mit unserer Bahn einen lebhaften Verkehr zwischen dem Osten und Westen vermitteln mögen; wenn Rheinland und Westfalen keine Waaren vom Osten beziehen können, so werden wir einen großen Theil der Transporte verlieren, der sich jetzt in dieser Richtung bewegt.

Herr **Stumm**: Würden Sie in der Lage sein, dies ziffermäßig zu veranschlagen?

Herr **Büchtemann**: Darüber bin ich außer Stande, bestimmte Angaben zu machen. Der Verkehr wechselt an sich sehr. Interessant ist es, daß wir gerade in diesen schlechten Zeiten für die Eiseninbustrie einige Eisenartikel transportirt haben, die früher nicht auf unsere Bahn kamen. Eiserne Träger und Baueisen sind bisher wesentlich nur im Saarbrückener Revier angefertigt — in letzterer Zeit fangen auch rheinische Werke an, sich bei der Herstellung dieses Materials zu betheiligen — und ich kann konstatiren, daß der Bezug von diesem Material in Folge der Preisermäßigung nach Berlin über unsere Bahn zugenommen hat. Wenn, wie ich höre, die Eisenwerke bei der Lieferung dieses Materials nicht

ohne Schaden arbeiten, wenn sie auch nur einen kleinen Gewinn haben, so ist es allseitig als günstig anzuerkennen, daß die Erniedrigung der Preise für diese Eisensorten für uns den Vortheil gebracht hat, eine erhöhte Einnahme durch den Transport dieses Materials zu gewinnen.

Herr **Stumm**: Glauben Sie nachweisen zu können, daß der Fortschritt in der vermehrten Verwendung der eisernen Balken in Berlin lediglich in der Verringerung des Preises seinen Grund hat?

Herr **Büchtemann**: Ich habe mich darnach bei unsern Technikern erkundigt, ich kenne es nicht gerade persönlich; ich gebe in diesem Fall nur wieder, was mir in zuverlässiger Weise mitgetheilt ist.

Herr **Stumm**: Sonst würde ich fragen, worin liegen die Ursachen von dem noch stärkeren Verbrauch von Eisen zu Bauzwecken in Amerika und theilweise auch in Rußland?

Herr **Büchtemann**: Das ist mir nicht bekannt.

Herr **Stumm**: Nach Ihrer Aufstellung würde sich eine jährliche Mehrausgabe für Ihre Bahn in Bezug auf das Material von 100 000 *M.* ergeben, wenn die Eisenpreise in Folge der Zölle um 1 *M.* pro Centner in die Höhe gingen?

Herr **Büchtemann**: Ich bitte die Berechnung nur als eine allgemeine anzunehmen.

Herr **v. Schloer**: Sie haben soeben mitgetheilt, daß die Intraden Ihrer Bahn nicht zurückgegangen seien in Folge der gegenwärtigen wirthschaftlichen Konjunktur, sondern Ihre Einnahmen sind gleichgeblieben oder eher noch gestiegen?

Herr **Büchtemann**: Die Mehreinnahme ist auf die Eröffnung neuer Strecken zurückzuführen; jedenfalls ist ein Theil derselben darauf zu rechnen.

Herr **v. Schloer**: Können Sie uns vielleicht mittheilen, ob in früheren Zeiten, wenn die Eisenindustrie wesentlich im Aufschwung begriffen war, dieser Aufschwung sich auch bei Ihrer Bahn geltend gemacht hat oder nicht?

Herr **Büchtemann**: Das ist im Einzelnen nicht nachweislich. Wir sind zwar ziemlich genau über das, was wir transportiren, orientirt. Wir sind aber nicht in der Lage zu sagen, ob der Transport bestimmter Artikel speziell auf die gute Lage der Eisenindustrie zurückzuführen ist. Ich will auf einen Artikel eingehen, der von nicht geringem Einfluß ist, Getreide, das von Osten nach Westen geht. Der Transport von Getreide hängt hauptsächlich von der Ernte derjenigen Länder ab, welche Getreide produziren; der Transport von Getreide ist wesentlich abhängig davon, wie der Weltmarkt für Getreide ist. Ebenso ist es mit dem Viehtransport, worauf Herr Stumm hindeutete. Der Transport von Vieh geht von Osten nach Westen stärker oder schwächer, vielleicht weil an der russischen Grenze die Viehseuche ausgebrochen ist, vielleicht weil die Leute in Folge schlechter Ernten gezwungen sind, ihr Vieh zu verkaufen und relativ billig auf den Markt in Berlin zu bringen. Es kann auch der Fall eintreten, daß in England Viehsperre ist, daß daher unser Vieh dort keinen Absatz findet, also auch nicht von uns transportirt werden kann, daß das ungarische und podolische Vieh in größeren Mengen auf unseren Berliner Markt gekommen ist, und denselben beherrscht und daß in Folge davon das Vieh aus den östlichen Provinzen in größeren Mengen nach dem Rhein zu abgeführt wird. Das sind Dinge, die in hohem Maße von den allgemeinen wirthschaftlichen Zuständen abhängen. Von den einzelnen Artikeln ist es für die Eisenbahnen kaum möglich zu sagen, daß die Lage einer speziellen Industrie oder sonst ähnliche Gründe Einfluß auf den Verkehr derselben haben, mit Ausnahme etwa der Artikel selbst, welche diese Industrie produzirt.

Herr **v. Schloer**: Ich darf also doch und möchte auch aus Ihren Aeußerungen den Schluß ziehen, daß gerade Ihre Bahn hinsichtlich des Transportes, der bei der Eisenindustrie in Frage kommt, wenig hervorragend betheiligt ist, und also die Conjunkturen in dieser Industrie auf die Frachtergebnisse Ihrer Bahn keinen Einfluß gehabt haben.

Herr **Büchtemann**: Ja; ich erkenne dies als richtig an. Je weiter nach Westen, desto fühlbarer macht sich für den Transport auf den Eisenbahnen der Stand der Eisenindustrie; schon im Gebiet der braunschweigischen Bahnen ist ein Theil der Eisenwerke durch die Ungunst der Zeit zum Erliegen gekommen. Die Verhältnisse, wie nach dem Westen, liegen ähnlich in der Richtung nach Schlesien. Für die Niederschlesisch-Märkische Bahn läßt sich ein Einfluß des ungünstigen Standes der Eisenindustrie weniger konstatiren, als für die oberschlesischen Bahnen, die an der Eisenproduktion mit ihren Transporten unmittelbar betheiligt sind.

Vorsitzender: Haben Sie noch weitere Bemerkungen über diese Nummer zu machen?

Herr **Büchtemann**: Ich möchte auf die Frage zurückkommen, welche Folgen für die Eisenbahnen eintreten werden für den Fall, daß die Eisenzölle wieder eingeführt werden. Die Vorfrage ist die, welche Wirkung man sich von solcher Maßregel verspricht, ob man annimmt, daß die Eisenpreise steigen werden oder nicht. Nach meiner Meinung hängt die Beantwortung dieser Frage in erster Linie von der Beurtheilung der Wirksamkeit der englischen Konkurrenz auf dem deutschen Markte ab. In Bezug auf eine große Zahl von Eisenbahn-Artikeln, die ich schon genannt habe, namentlich für die Bestandtheile an Wagen und Maschinen, konstatire ich, daß wir eine Konkurrenz von England nicht haben, wenigstens so gut wie gar nicht (Herr **Stumm**: Zur Zeit nicht), auch seit Jahren nicht; dagegen ist die Konkurrenz für Schienen eine bedeutende, und es ist, was die Quantitäten betrifft, anzuerkennen, daß die Schienen allein eine ebenso große Rolle spielen, als das gesammte übrige Eisenbahnmaterial. Augenblicklich nun können unsere westfälischen Schienenwerke zum Selbstkostenpreise von etwa 120 *M.* die Bessemer-Schienen herstellen, und wenn die Preise beim Absatz in Deutschland um etwa 20 *M.* über den Selbstkostenbetrag erhöht werden, so würde ein solcher Preis wohl hinreichen, um die Anlagen der Eisenwerke rentabel zu erhalten. England befindet sich in der Lage, das Bessemer-Eisen um etwa 10 *M.* billiger herzustellen, weil die Eisenerze von Spanien und außerhalb zur See billiger angebracht werden können als bei uns.

Aus den Gründen aber, die ich vorhin vorgetragen habe, meine ich, daß eine solche Differenz von 10 *M.* von den deutschen Werken durch die Lage der meisten deutschen Eisenbahnen überwunden wird. Die Verhältnisse zwischen den Werken in England und Deutschland würden bei dieser Differenz in den Selbstkosten gleich liegen, und es würde nach dieser Richtung hin keine Ursache vorhanden sein, unsere deutschen Werke gegenüber den englischen als eines Zolles bedürftig darzustellen. Anders würde die Sache dann werden, wenn seitens der englischen Werke eine besondere Preisschleuderung stattfinden würde und die Engländer einen Gewinn beim Absatz in Deutschland nicht mehr suchen würden. Die Differenzen im Preis würden größer werden, es würde dann wohl zur Frage kommen, ob nicht gegenüber diesem Verfahren ein Theil von Deutschland durch Zölle geschützt werden solle, um diesem System ein Ende zu machen. Es müßte freilich dabei beachtet werden, daß eine solche Maßregel nicht weiter greife, als die Konkurrenz es wirklich nöthig macht und daß thatsächlich diese Konkurrenz sich auf Schienen beschränkt, nicht auf andere Eisenbahn-Artikel erstreckt. Es würde ferner der übrige bedeutendere Theil von Deutschland nicht deshalb beeinträchtigt werden dürfen, um den englischen Werken den für sie leichteren Absatz nach Stettin, Danzig und Schleswig-Holstein zu erschweren. — Ich möchte hauptsächlich auf diesen Punkt die Aufmerksamkeit der Kommission richten, daß wohl den Eisenbahnen über die Wir-

kungen der übermäßigen englischen Konkurrenz hinaus eine Preiserhöhung der Eisenartikel nicht mit Recht zugemuthet werden kann. Wenn man weiter fragt, wie sich bei Einführung eines Zolles, welcher die englische Konkurrenz beschränken würde, die deutsche Produktion, beziehungsweise die Preise der deutschen Fabrikate stellen werden, so hängt dies von der Produktion der deutschen Werke im Verhältniß zu dem Bedarf ab. Ich habe aus dem mir vorliegenden statistischen Material herausgezogen, wie groß der Bedarf an Eisenbahnmaterial, namentlich an Schienen, in Deutschland ist, und festzustellen gesucht, wie die Produktion der Werke sich zu dieser Konsumtion verhält.

Bei den preußischen Bahnen sind im Jahre 1876 — aus diesem Jahre liegt die letzte amtliche Statistik vor — im Ganzen 2 000 000 Ctr. Schienen und Klein-Eisenzeug zur Unterhaltung des Oberbaues gebraucht, und man kann nach der Länge der deutschen Bahnen im Verhältniß zu den preußischen Bahnen annehmen, daß in ganz Deutschland der Jahresbedarf hierfür ca. 3 000 000 Ctr. beträgt. Wenn noch Ergänzungen des Oberbaues in Betracht kommen, so würde der Bedarf auf 3 200 000 Ctr. steigen. Dazu würde der Bedarf für Neubauten treten, und wenn man annimmt, daß in normalen Zeiten Deutschland etwa 100 Meilen neuer Eisenbahnen baut, so würde, da der Bedarf pro Meile etwa 10 000 Ctr. beträgt, noch eine weitere Million Centner Schienen und Kleineisenzeug hinzutreten. Ich würde somit den Gesammtbedarf der deutschen Eisenbahnen auf jährlich 4 200 000 Ctr. Schienen und Zubehör veranschlagen. Nun haben die deutschen Werke nach der von dem Herrn Vorsitzenden der Kommission uns zugefertigten Statistik 1877 etwa $7\frac{1}{2}$ Millionen Centner produzirt; nach Mittheilungen, die mir darüber gemacht sind, können sie 10 Millionen Centner produziren. Es scheinen somit die deutschen Werke in großer Ueberproduktion begriffen zu sein und es entsteht die Frage: will man dadurch, daß man die Eisenpreise erhöht, andere Zweige belasten, damit die deutschen Werke auch bei ihrer Ueberproduktion einen Gewinn abwerfen? Man wird immerhin hierüber zweifelhaft sein können. Es steht fest, daß die meisten Eisenwerke in bedrückter Lage sind. Nun liegen aber die Preise so, daß auch in der letzten Zeit für Schienen an die deutschen Werke über 140 M. loko Werk von den deutschen Eisenbahnen bezahlt sind — 120 M. sind die Selbstkosten —, es würden somit 20 M. pro Tonne übrig bleiben; nach meiner Auffassung ein genügender Betrag zur Verzinsung des Anlagekapitals der größeren Werke freilich nur, wenn sie voll beschäftigt sind. Würde es nun richtig sein, daß ein Theil der Lasten der großen Eisenwerke, weil sie nicht voll beschäftigt werden können, auf die Eisenbahnen abgewälzt werden soll? Die günstige Lage der Eisenbahnen scheint mir doch auch für die Eisenindustrie von wesentlicher Bedeutung zu sein. Nun ist aber nicht zweifelhaft, daß das Darniederliegen der Eisenindustrie zum Theil in den eigenen finanziell ungünstigen Zuständen der deutschen Eisenbahnen begründet ist, da sie zu einem äußersten Sparsamkeitssystem gezwungen sind und in Bezug auf Bauten die äußerste Einschränkung unter das normale Maß geboten ist. Wir sind bei höheren Eisenpreisen um so weniger in der Lage, so viel Eisen zu konsumiren, als es im eigenen Interesse der Bahnen liegen würde. Ich will mein Urtheil nicht zurückhalten, daß man mit Erhöhung der Eisenpreise zu entgegengesetzten Resultaten kommen wird, als man wünscht. Was die Eisenpreise für die Eisenbahnen bedeuten, ergiebt sich aus den von mir gemachten Mittheilungen.

Ich habe hier nur von Schienen gesprochen und wiederhole, daß für Axen, Räder u. s. w. eine besonders schwer wiegende Konkurrenz der englischen Werke gegenüber den deutschen nicht vorliegt.

Herr **von Schloer**: Der Herr Sachverständige geht bei seiner Deduktion von der Voraussetzung aus, daß die rheinischen Werke mit ihren Produktionskosten etwa 10 M. pro Tonne gegen die Produktionskosten der englischen Werke zurückstehen. Wenn nun vielleicht diese thatsächliche Voraussetzung, von der Sie ausgehen, sich als unbegründet herausstellen würde, wenn sich herausstellen würde, daß der Unterschied der Produktionskosten am Rhein und in England (mit Heranziehung der Frachten, die beiderseits nothwendig sind, um die Waaren an den Absatzplatz zu bringen), daß die Differenz, wenn ich so sagen darf, der ökonomischen Stellung der rheinischen gegen die der englischen Werke 20—30 M. pro Tonne beträgt, würden Sie bei dieser bedeutenden Differenz dann auch sagen: es ist nicht angezeigt, eine Begünstigung eintreten zu lassen, weil die 10 M., die wir Eisenbahnen in unserm eigenen Interesse an deutsche Werke mehr bezahlen, als an englische, den Unterschied der Produktionskosten in England und in Deutschland ausgleichen?

Herr **Büchtemann**: Wenn der Unterschied 20—30 M. pro Tonne betrüge, so würde ich allerdings sagen, daß die Sache anders liegt, als ich angenommen habe; ich könnte dann wohl zu dem Resultat kommen, daß ein Schutz der deutschen Eisenindustrie nothwendig sei.

Herr **Stumm**: Sie haben geäußert, wenn ich recht verstanden, daß die deutschen Werke an Bessemer-Schienen ca. 10 Mill. Centner liefern könnten?

Herr **Büchtemann**: Nicht Schienen allein sind gemeint; nach den Mittheilungen, die ich in der Statistik gefunden habe, sind, wenn ich die Zahl richtig im Kopfe habe, 1877 von den deutschen Werken ca. 6 Millionen Centner Stahlschienen produzirt; dazu kommt das kleine Eisenzeug und die Eisenschienen, so daß die von mir genannte Gesammtsumme von $7\frac{1}{2}$ Millionen Centner sich ergiebt.

Herr **v. Schloer**: Das ist die gegenwärtige Produktion, und davon rechnen Sie etwa 4 200 000 bis 4 300 000 Centner auf unsern internen Verbrauch, so daß ein Ueberschuß verbleiben würde von etwa 3 Millionen Centner, der exportirt werden muß?

Herr **Büchtemann**: Ja; es stimmt das auch mit den Zahlen, die ich über den Export nachgesehen habe. Es sind 1877 ungefähr 3 Millionen Zentner mehr exportirt als importirt. Ich rechne den Import von dem ab, was exportirt wird, weil der Import möglicherweise Durchgang sein kann, — das geht ja aus unserer Statistik hervor — und rechne, daß nur die Differenz exportirt wird.

Herr **v. Schloer**: Das bezieht sich alles auf Bessemer-Stahl.

Herr **Büchtemann**: Ja! Die Produktion von Eisenschienen hat im Jahre 1877 nur den achten Theil betragen.

Herr **v. Schloer**: Ich denke, daß Deutschland außer Bessemerschienen auch andere ausführt.

Herr **Büchtemann**: Es sind hauptsächlich Bessemerstahlschienen, die Schienen erscheinen besonders in den Exportlisten.

Herr **v. Schloer**: Dann würde also nach Ihrer Auffassung der Zoll von 1 M., wenn er zu gleicher Zeit die Folge hätte, daß dadurch das Gesammtmaterial um 1 M. theurer würde, der Gesammtheit ein Opfer von 7 000 000 M. auferlegen zu Gunsten der Eisenindustrie.

Herr **Büchtemann**: Wenn die Schienen, welche wir in Deutschland produziren, im Preise um 1 M. steigen, so würde der Konsum von Deutschland um jährlich etwa 4 200 000 M. belastet werden, weil wir nur ein gleiches Quantum etwa jährlich konsumiren. Die Schienen, welche exportirt werden, würden wohl in keiner Weise dem Zoll zu unterwerfen sein; sondern wenn ein Roheisenzoll angenommen

werden sollte, würde es wohl billig sein, daß die Werke, welche exportiren, von den Zöllen wieder entlastet werden. Das geht aber über den Bereich dessen hinaus, worüber ich mich zu äußern habe.

Herr **v. Schloer:** Sie glauben also, daß die eigentliche Korrektur der Ueberproduktion in Deutschland, die Sie konstatiren, darin liegt, daß der Betrieb auf den sämmtlichen Werken soweit reduzirt werden muß, um genau im Verhältniß zu stehen mit der inländischen Konsumtion?

Herr **Büchtemann:** Soweit will ich nicht gehen; ich bin durchaus kein Gegner des Exports; ich bin damit einverstanden, daß unsere deutschen Werke nicht nur für den inländischen Konsum hinreichend Sorge tragen können, sondern auch exportiren. Das halte ich für sehr wünschenswerth. Ich meine nur, daß diese Seite der Sache ihre besondere Bedeutung hat. Wir bezahlen jetzt für inländisches Eisen — wie ich eben dargethan habe — an unsere Eisenwerke so viel, daß sie neben ihren Selbstkosten noch einen angemessenen Gewinn machen können; es trifft dies bei einem Preise von 140 bis 150 ℳ. pro Tonne für Stahlschienen zu. Dagegen ist bekannt, daß von deutschen Werken nach dem Auslande erheblich viel billiger verkauft wird, zum Theil zu 120 ℳ. und weniger, d. h. ungefähr zu Selbstkostenpreisen. Ich halte es von Seiten der Werke auch nicht für unrichtig gedacht, daß sie sagen: ich vermindere meine Selbstkosten, wenn ich auch für den Export arbeite, eine solche Thätigkeit kommt uns in anderer Weise für den ausländischen Konsum wieder zu statten. Ich meine aber, daß man nicht soweit gehen sollte zu sagen: weil unsere Werke nach ihrer Ausdehnung auf den Export hingewiesen sind und beim Export billiger sein müssen, um konkurriren zu können, die inländische Konsumtion zu Gunsten des Exports belastet werden soll. Wir müssen ja im Inlande die Werke erhalten; aber es fragt sich, ob man soweit gehen soll, daß die Eisenbahnen geradezu für diesen Zweck eine Belastung übernehmen sollen, um zu ermöglichen, daß die Werke mit Erfolg exportiren und Preise beim Export auch unter ihren Selbstkosten nehmen können.

Herr **v. Schloer:** Der Herr Sachverständige hat vorhin hervorgehoben, daß grade in neuerer Zeit die englische Produktion die Preise auf dem deutschen Markte möglichst herabzudrücken sucht; Sie haben angeführt, daß diese außerordentlich billigen Offerten von jener Seite erst seit einigen Monaten bei den Submissionen in Deutschland sich geltend gemacht haben. Nun möchte ich mir doch die Frage erlauben: halten Sie es einmal für möglich, daß England die deutschen Werke auf diesem Wege und durch weitere Herabsetzung der Preise schädigt? Und wenn Sie diese Frage bejahen, würden Sie dann nicht glauben, daß wenigstens gegen ein solches Vorgehen von Seiten Englands eine Maßregel angezeigt wäre, die dieses Vorgehen unschädlich zu machen suchte?

Herr **Büchtemann:** Meine Auffassung geht allerdings dahin, daß, wenn England auf diesem Wege fortfährt und noch billiger mit seinen Preisen würde, es in Frage kommen kann, ob man nicht einen Schutzzoll einführen soll. Die Frage liegt aber insofern komplizirt, als schwer zu sagen, ob nicht die englischen Konjunkturen — so will ich sie nennen — welche die Preise herabdrücken, vorübergehen, und zweitens, ob nicht doch die Wirkung der englischen Konkurrenz nach der Lage der deutschen Bahnen, die ich früher dargelegt habe, sich auf einen bestimmten Rayon in der Nähe der See beschränken wird. Selbst wenn die Preise für deutsche Schienen noch etwas tiefer gehen, als wir zuletzt bezahlt haben, 157 ℳ. pro Tonne loko Berlin, so bleibt doch den deutschen Werken noch ein Gewinn, mit welchem sie sich allenfalls zufrieden geben könnten. Es scheint mir immer möglich, daß die deutsche Eisenindustrie durch die Konkurrenz veranlaßt wird, mit allen Kräften auf Maßregeln zu wirken, durch welche die Produktionskosten wie in England weiter herabgesetzt werden.

Aber ich wiederhole, ich gebe das zu: daß, wenn die englischen Werke dauernd mit noch billigeren Offerten, unter Wegschleuderung alles Gewinnes, den deutschen Markt überschwemmen — obwohl ich es nicht in unserem Interesse liegend finden kann —, der Staat vielleicht dazu wird übergehen müssen, in einem solchen Kampfe unsere Werke zu unterstützen.

Herr **Stumm:** Ich glaube allerdings, in den Theil der Frage, der speziell die Produktionsfähigkeit der inländischen Werke betrifft, hier einzutreten bin ich kaum berechtigt, weil ich meine, daß es außerhalb des Fragebogens liegt. Ich möchte nur konstatiren, wenn ich darauf keine Frage mir zu stellen erlaube, daß ich nicht ohne Weiteres den Ausführungen des Herrn Sachverständigen beitrete.

Aber diese Frage möchte ich doch stellen, ob die Angaben von 110 resp. 120 ℳ. für England resp. die deutsche Fabrikation auf beliebigen Angaben beruhen, die Sie eben einmal gehört haben, oder ob sie wirklich auf ziffermäßigen Ermittelungen beruhen?

Herr **Büchtemann:** Sie beruhen auf speziellen Erhebungen, die ich theils bei den einzelnen Besitzern rheinisch-westfälischer Werke angestellt habe, theils durch meine Freunde habe anstellen lassen. Ich nehme aber an, daß die von diesen Herren, unter Anderm durch den Direktor der Union, Herrn Russel, mir zugegangenen Mittheilungen über den Selbstkostenpreis deutscher Stahlschienen auf voller Zuverlässigkeit beruhen. Letzterer hat mir speziell auch das Beweismaterial für seine Angabe angeboten, um es im Einzelnen zu studiren; ich habe aber davon Abstand genommen, weil ich alle Ursache habe anzunehmen, daß diese gegebenen Zahlen richtig sind.

Herr **Stumm:** Ich nehme es nicht an, will die Sache aber hier nicht weiter verfolgen. Ich frage nur thatsächlich: beruhen die Ermittelungen, die Sie in Bezug auf die englischen Selbstkosten gegeben haben, und welche um 10 ℳ. höher sind als die, welche wir von anderen Sachverständigen gehört haben, lediglich auf Nachsagen von Gehörtem?

Herr **Büchtemann:** Nein, auf der Mittheilung einzelner deutscher Werke. Die ungünstige Situation der deutschen Werke bezüglich der Stahlproduktion ist meist auf den theureren Bezug der auswärtigen Erze zur See zurückgeführt. Nach Maßgabe des Bedarfs an Erzen und der Frachten ist für England das Gesammtresultat mir so angegeben, daß die Selbstkostenpreise pro Tonne Bessemer Stahl sich auf 10 ℳ. Differenz stellen.

Herr **Stumm:** Meine Frage stellte ich nur, um zu konstatiren, ob Ihre Angabe von werthvollem ziffermäßigem Material oder von allgemeinen Schätzungen herrührt.

Dann möchte ich noch ebenso thatsächlich fragen, ob dem Herrn Sachverständigen die Verhältnisse in Seraing bekannt sind, ob ihm bekannt ist, daß es ohne Zoll den rheinisch-westfälischen Werken möglich wäre, ohne Verlust auf ähnliche Preise einzugehen, wie sie Seraing beispielsweise auf der letzten nassauischen Submission vom 2. Mai 1878 gestellt hat?

Herr **Büchtemann:** Ich bin nicht selbst Techniker und muß mich auf das Hören bei meinen Orientirungen verlassen. Meine Mittheilungen über die ausländischen Verhältnisse beruhen nicht auf eigener Anschauung, sie fallen aber mit dem zusammen, was ich früher in Elberfeld von den Serainger Werken in Erfahrung gebracht habe; das betrifft die Zeit bis zum Jahre 1871.

Herr **Stumm:** Fabrizirte es schon damals Stahlschienen?

Herr **Büchtemann:** Nein; ich habe nur stets gehört, daß die Erze in der Nähe des Serainger Werkes sich nicht mehr und nicht weniger als die der deutschen Werke zur

Stahlfabrikation eignen, und daß das Serainger Werk ebenso auf den Bezug von ausländischen Erzen angewiesen ist, wie die deutschen; es hat eher theuere Preise für Kohlen als wir. Aus diesen mir bekannten Thatsachen habe ich die Folgerung, die ich gehört habe, für richtig angenommen, daß Seraing in seinen Stahlartikeln unter ähnlichen Verhältnissen arbeite, wie die deutschen Werke. Die Herren der Kommission werden das aber besser beurtheilen können, als ich.

Herr **Stumm**: Diese Schätzung von 4 200 000 Ctrn. übertrifft jede Schätzung, die bis jetzt von Eisenbahn-Sachverständigen wenigstens publizirt worden ist, und ich möchte fragen, ob Sie darüber einige Motive angeben können, ich meine hinsichtlich des jährlichen Verbrauches an deutschen Eisenbahnschienen.

Herr **Büchtemann**: Ich kann ganz genau sagen, auf welchem Grundmaterial meine Angaben beruhen. Die amtliche preußische Eisenbahnstatistik gibt genau diejenigen Schienenmengen an, welche für die Unterhaltung der preußischen Bahnen verwendet sind, es sind 1876 zusammen mit dem kleinen Eisenzeug 2 Millionen Centner gewesen. Ferner ist die Länge der deutschen außerpreußischen Bahnen etwas größer als die Hälfte der preußischen Bahnen. Letztere hatten 1876 etwa 17 000 km, die gesammten deutschen Bahnen etwa 28 000 km. Die süddeutschen Bahnen haben im Großen und Ganzen nicht die Abnutzung des Oberbau-Materials wie unsere norddeutschen Bahnen, weil sie nicht den großen Massenverkehr und die starke Rangirarbeit haben, wie es in Rheinland und Westfalen, sowie in Oberschlesien der Fall ist. Daher bin ich zu dem Resultat gekommen, daß der Bedarf an Oberbau-Materialien zur Unterhaltung der deutschen Bahnen ungefähr die Hälfte mehr ist, als für die preußischen Bahnen. Die Zahl von 1 Million Centner für Neubauten beruht auf der willkürlichen Annahme, daß man als normale Vermehrung unseres deutschen Eisenbahnnetzes ungefähr 100 Meilen annehmen könne. Wir brauchen an Schienen und kleinem Eisenzeug etwa 10 000 Ctr. pro Meile.

Herr **Stumm**: Sie sind also nicht der Ansicht, daß der ganz exceptionelle Verbrauch von Eisenschienen zur Unterhaltung der preußischen Bahnen zum Theil darauf zurückzuführen sei, daß das preußische Handelsministerium im Jahre 1876 mit Rücksicht auf die drückenden Zeiten der Eisenindustrie die Bahnen aufgefordert hatte, thunlichst Bestellungen zu machen?

Herr **Büchtemann**: Ich glaube, daß die Verwaltungen der Staatsbahnen die Finanzresultate der ihnen unterstellten Unternehmungen genau im Auge gehabt haben.

Herr **Stumm**: Sie halten den Unterhaltungsbedarf der preußischen Bahnen von 1876 für einen normalen und dauernden?

Herr **Büchtemann**: Genau kann ich darüber nicht urtheilen, ich nehme aber an, daß die Auswechselung der Schienen auf den Staatsbahnen in dem Jahre 1876 keine übertrieben starke gewesen ist.

Herr **Stumm**: Und Sie glauben, daß diese Auswechselung ebenso stark gewesen sein würde, wenn Stahlschienen gelegen hätten, während man doch damals fast nur eiserne Schienen ersetzt hat?

Herr **Büchtemann**: Wir haben doch schon einen ziemlichen Theil von Stahlschienen liegen und in den ersten Jahren haben diese z. B. auf der Köln-Mindener Bahn, die schon ganz mit Stahlschienen belegt ist, sehr wenig Auswechselung nöthig, weil die Schienen noch neu sind. Ich glaube, daß später der Bedarf an Stahlschienen zur Unterhaltung an sich mit der Ausdehnung des Bahnnetzes wachsen werde, daß er aber sich auf der jetzigen Höhe erhalten wird, weil die längere Dauer der Stahlschienen andererseits auf eine Verringerung wirkt.

Herr **Stumm**: Ich behalte mir vor, das später zu rektifiziren.

Herr **Büchtemann**: Ich möchte noch in Bezug auf die Wirkung des Eisenschutzzolles auf die Eisenbahnen meine Anführungen in einem Punkt vervollständigen; die Schienenkoalition, von der wir gesprochen haben, ist immerhin nach den Erfahrungen, die wir in den sechsziger Jahren gemacht haben, auf die Schienenpreise von Einfluß. Es ist deshalb für die Eisenbahnverwaltungen nicht wünschenswerth, daß ein Zoll eingeführt wird, welcher die Engländer vollständig ausschließt. Es muß vielmehr für uns wünschenswerth sein, wenigstens aus Kalamitäten herauszukommen, die entstehen können, wenn die Preise dauernd zu hoch gehalten werden sollten. Ich meine, daß in dieser Beziehung gerade die Höhe des Zolles, wenn ein solcher angenommen wird, entscheidend sein muß.

Um zugleich auf die letzte Frage 10 einzugehen:

> Welche Zollsätze halten Sie eventuell ohne wesentliche Schädigung Ihrer Interessen für zulässig? —

bemerke ich, daß, wenn nach der geographischen Lage der meisten deutschen Eisenbahnverwaltungen eine Differenz von 10 *M.* zu Gunsten der englischen Werke in den Selbstkosten von den deutschen Werken gleichsam von selbst überwunden wird und wenn anerkannt wird, daß die Eisenbahnen eine erhebliche Steigerung ihrer Ausgaben zur Zeit nicht vertragen können, so meine ich, daß der Zoll nicht höher gehalten werden dürfte, als 10 *M.* pro Tonne Bessemer — Schienen, weil dann selbst ein Unterschied in den Selbstkosten der englischen und deutschen Werke von 20 *M.* pro Tonne gedeckt sein würde. Ich glaube, daß ein Zoll von 20 *M.*, wie er früher bestanden hat, sowohl im Verhältniß zu den jetzigen Preisen der Eisenartikel zu hoch ist, als auch mehr thun würde, als nothwendig ist, um eben das Uebermaß in der englischen Konkurrenz auszuschließen. Die Wirkung des Zolls auf die Höhe der Eisenpreise ist freilich schwer zu beurtheilen, und es scheint nach den Erfahrungen, als wenn in aufsteigenden Zeiten ein Zoll von geringer Wirkung ist. Er wird aber wahrscheinlich in den jetzigen schlechten Zeiten auf die Preise mehr wirken, als es 1873 und 74 der Fall war. Das sind indessen Fragen, über die ein Urtheil mit voller Sicherheit nicht abgegeben werden kann.

Vorsitzender: Ich danke dem Herrn Sachverständigen.

(Schluß 2 Uhr).

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Elfte Vernehmung

am

12. November 1878

(Nachmittag 2 Uhr).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender.
„ Geh. Ober-Regierungsrath Huber.
„ Königl. Bayr. Staatsrath v. Schloer.
„ Geh. Kommerzienrath Stumm.
„ H. H. Meier.
„ Geh. Bergrath Dr. Wedding.
Sachverständiger: Herr Schemmann aus Hamburg.

(Fragebogen D.)

Vorsitzender: Der Sachverständige Herr Eisenhändler Schemmann aus Hamburg, wolle zunächst die Güte haben, uns über seinen Eisenhandel etwas mitzutheilen, damit wir wissen, woher Sie Ihr Eisen beziehen, mit welchen Sorten Sie Sich vorzugsweise befassen, wohin Sie vertreiben.

Herr **Schemmann:** Meine Firma besitzt seit langen Jahren ein Geschäft in Hamburg, indem sie in früheren Zeiten englische Materialien, also Eisen, Stabeisen, Bandeisen, Bleche, Schienen u. s. w. in Deutschland einführte, und zwar wurden diese Artikel vertrieben in Hamburg selbst, in den umliegenden Ländern, Holstein, Schleswig, Mecklenburg und Hannover und zum kleinen Theil auch über diesen Rayon hinaus. Als Hannover, Schleswig-Holstein und Mecklenburg dem Zollverein beitraten und Hamburg somit der einzige Freihafenplatz in der ganzen Gegend blieb, errichteten wir eine Filiale in Harburg, von der aus wir uns hauptsächlich mit den deutschen Werken in Verbindung setzten, um je nachdem die Konjunkturen lagen, entweder die englischen oder die deutschen Geschäfte mehr zu poussiren.

Wir haben bis zum Jahre 1876 in Hamburg Stabeisen in drei Qualitäten geführt, nämlich: Common, Superior $\frac{+}{\equiv}$ und Süd-Staffordshire. Mit dem Jahre 1876 kamen wir auch in Hamburg in die Lage, statt des ausländischen englischen (auch zuweilen belgischen) deutsches Eisen einführen zu können, für die erste und ebenso für die zweite Qualität, und wir haben seitdem zum größten Theil in beiden Kategorien deutsches Eisen geführt. Nur einmal im Jahre 1876 haben wir auch belgisches Eisen Nr. 2 eingeführt und in diesem Jahre noch einmal eine Partie Superior $\frac{+}{\equiv}$ Eisen. Im Uebrigen führen wir zur Zeit in Hamburg in den ersten beiden Sorten nur noch deutsches Eisen, die Qualität Süd-Staffordshire haben wir beibehalten, weil es eine vorzüglich gute und bei unsern sämmtlichen Kunden beliebte, anerkannt gute Marke ist. Eisenblech, feines Eisenblech, führen wir seit 1877 nur deutsches.

Vorsitzender: Stahl?

Herr **Schemmann:** Stahl führen wir in Hamburg nur englischen.

Herr **Stumm:** Weißblech?

Herr **Schemmann:** Weißblech in Hamburg nur englisches.

Herr **Stumm:** Ebenso auch schmiedeiserne gezogene Röhren?

Herr **Schemmann:** Theilweise aus England, theilweise deutsche aus Düsseldorf, auch aus Berlin von Huldschinsky, also aus Oberschlesien.

Vorsitzender: Roheisen vertreiben Sie überhaupt nicht?

Herr **Schemmann:** Roheisen vertreiben wir auch, aber nur ausländisches; die Umsätze sind nicht bedeutend gewesen, weil uns die Geschäfte nicht lohnend genug schienen.

Vorsitzender: Wir können zur Stellung der einzelnen Fragen übergehen.

Frage 1:

Welche Veränderungen haben die Preise der verschiedenen inländischen Eisensorten und Eisenfabrikate seit 1869 durchzumachen gehabt?

Herr **Schemmann:** Ich habe mir erlaubt, den Herren eine Aufstellung dieser Aenderungen zu machen.

Die Preise sind netto.

Die Fracht im Lokalverkehr gerechnet.

Vorsitzender: Werden wir diese dem stenographischen Bericht einverleiben dürfen?

Herr **Schemmann:** Ja!

Durchschnitts-Grundpreise für deutsches Eisen und deutsche Eisenwaaren pro Centner im Verkauf ab Lager in Harburg.

	1869. ℳ	1870. ℳ	1871. ℳ	1872. ℳ	1873. ℳ	1874. ℳ	1875. ℳ	1876. ℳ	1877. ℳ	1878. ℳ
1. Stabeisen	10,00	10,50	11,25	14,50	15,00	11,75	9,75	8,00	7,25	6,75
2. Bandeisen	12,00	12,00	12,75	15,75	16,25	13,00	11,25	9,25	8,25	7,50
3. Winkeleisen	12,00	12,25	12,75	15,75	16,25	13,00	11,25	9,25	8,25	7,50
4. Feinbleche	13,50	13,50	15,00	20,50	21,25	16,75	15,25	12,75	11,00	10,00
5. Kesselbleche	13,00	13,50	14,25	19,50	20,25	15,50	13,25	11,25	10,25	9,75
6. Weißbleche	35,00	33,75	38,00	43,50	41,50	39,00	33,00	23,25	22,50	22,50
7. Eisendraht	13,00	13,75	15,25	21,00	21,75	15,75	13,50	10,75	9,75	9,25
8. Drahtnägel	14,00	14,75	16,25	22,00	23,25	17,25	14,75	11,75	10,75	9,75

Vorsitzender:

Frage 2:

Wie stellen sich dagegen die Preise des Auslandes in den nach Deutschland importirenden Häfen, sowie in den deutschen Haupthandelsplätzen im Binnenlande?

Herr **Schemmann:** Für die ausländischen Eisensorten habe ich mir erlaubt, eine Aufstellung zu machen. Es ist darauf auch die Bemerkung angegeben, daß wir seit 1876 für Stabeisen und seit 1877 für Feinbleche fast nur deutsches Fabrikat verkaufen, zur Zeit nur.

Durchschnitts-Grundpreise für englisches Eisen und englische Eisenwaaren pro Centner im Verkauf ab Lager in Hamburg.

	1869. ℳ	1870. ℳ	1871. ℳ	1872. ℳ	1873. ℳ	1874. ℳ	1875. ℳ	1876. ℳ	1877. ℳ	1878. ℳ
1. Common-Stabeisen . .	7,50	8,00	8,80	11,90	13,55	11,80	9,50	*	*	*
refined / superior + do. . . .	8,00	8,55	9,35	12,60	14,15	12,40	10,00	*	*	*
Süd-Staffordshire do. .	9,20	9,60	10,60	13,20	15,35	14,45	12,40	11,35	10,30	9,45
2. Bandeisen	9,75	10,30	11,35	14,30	16,45	15,55	13,20	11,85	10,90	10,10
3. Winkeleisen sup. + .	8,60	9,00	9,90	13,00	14,40	12,80	10,75	9,25	7,95	7,60
do. Süd-Staffordshire .	10,30	10,85	11,90	14,50	16,75	15,75	13,60	12,45	10,90	9,50
4. Eisenblech (fein) . . .	10,85	11,40	12,30	16,90	19,55	16,80	14,55	13,50	*	*
5. Kesselblech, prima . .	9,85	11,25	11,60	14,50	—	—	—	11,30	10,40	*
do. Süd-Staffordshire .	10,85	11,40	12,30	16,60	19,20	16,80	14,55	13,50	12,25	11,20

Herr **Stumm:** Beziehen sich diese beiden Tabellen nur auf Hamburg? Haben Sie für Harburg keine besondere Aufstellung?

Herr **Schemmann:** Ja, es ist eine Aufstellung für Hamburg und Harburg, das ist derselbe Markt, die Preise sind fast dieselben, nur pflegen wir in Hamburg etwas höhere Preise für deutsches Eisen zu berechnen, weil die Waaren einen längeren Weg haben und die Spesen größer sind.

Herr **Stumm:** Mit welcher deutschen Qualität stellen Sie die Sorten Süd-Staffordshire ungefähr zusammen?

Herr **Schemmann:** Ich würde es ungefähr mit sogenanntem Feineisen in Deutschland auf eine Stufe stellen.

Herr **Stumm:** Der technische Ausdruck ist mir nicht recht geläufig.

Herr **Schemmann:** Es giebt in Deutschland verschiedene Qualitätsbezeichnungen; das sogenannte Best- oder Feineisen würde ungefähr dem Süd-Staffordshire gleichkommen.

Herr **Stumm:** Sie können die Preise der gewöhnlichen Qualität nicht näher angeben?

Herr **Schemmann:** Nein.

Herr **Stumm:** Halten Sie das Siegener Eisen für geringer an Qualität als Süd-Stofferdshire?

Herr **Schemmann:** Ja!

Indessen haben wir das Stabeisen lange nicht geführt; es erscheint nicht bei uns am Markte.

Die Siegener Feinbleche sind besser und beliebter als die Süd-Staffordshirer-Feinbleche.

* Kommt in ausländischem Fabrikate fast nicht mehr vor.

Frage 3:
Sind zwischen den Frachtsätzen für die ausländischen Eisensorten und die inländischen Erzeugnisse beim Transporte Differenzen wahrnehmbar und worin sind diese event. begründet?

Herr **Schemmann:** Differenzen sind da und beruhen natürlich auf den verschiedenen Entfernungen und der Art des Transports; für uns in Hamburg, welcher Ort einer von den ungünstigsten ist für die westfälische Industrie, stellt sich die Fracht auf ca. 1,22 bis 1,57 ℳ von Westfalen.

Herr **Stumm:** Pro 100 kg?

Herr **Schemmann:** Pro 50 kg oder 1 Ctr.; von Peine sogar auf 0,77 ℳ; von New-Castle, welches der nächste Hafen für Hamburg ist, wenigstens derjenige Hafen, an welchem Eisenwerke sind, stellt sich die Fracht 90 ₰, von Süd-Staffordshire dagegen, da die Werke daselbst einen Landestransport bis Hull haben und von da Wasserfracht bis Hamburg, auf 2—2,30 ℳ.

Herr **Stumm:** Ich glaube, daß Sie verwechseln zwischen Centnern und 100 kg; es ist doch unmöglich, daß die Schifffahrt von Hull nach Hamburg 18 ℳ pro Tonne beträgt.

Herr **Schemmann:** Ich bitte um Entschuldigung, also pro 100 kg, ich dachte an die Tabelle, die ich aufgestellt habe nach Centnern.

Herr **Meier:** Ich bitte zu wiederholen; die Fracht von Süd-Staffordshire habe ich nicht gehört.

Herr **Schemmann:** Ueber Hull nach Hamburg pro 100 kg? 2—2,30 ℳ.

Vorsitzender: Ich darf wohl bitten fortzufahren.

Herr **Schemmann:** Es ist da vielleicht noch die Fracht von Belgien zu erwähnen, diese beträgt nach Hamburg hin 1,25 ℳ via Antwerpen.

Herr **Meier:** Ueber Antwerpen?

Herr **Schemmann:** Ja!

Herr **Stumm:** Können Sie mir angeben, wie sich die Fracht von 2,30 ℳ pro 100 kg von Süd-Staffordshire vertheilt auf die Eisenbahnfracht von Süd-Staffordshire nach Hull und von da per Wasser nach Hamburg?

Herr **Schemmann:** Dieselbe vertheilt sich ungefähr so: 1,25 ℳ bis Hull und 0,75 ℳ von Hull nach Hamburg.

Herr **Meier:** Seeassekuranz eingeschlossen?

Herr **Schemmann:** Nein!

Herr **Stumm:** Das würde also eine Differenz von 3 ℳ ausmachen?

Herr **Schemmann:** Für etwas weiter liegende Werke von Süd-Staffordshire ist die Fracht etwa 1,50 ℳ.

Herr **Stumm:** Können Sie uns die einzelnen Frachten für die einzelnen Werke nicht genauer angeben? Um uns ein Urtheil zu bilden, müssen wir wissen, wie viel die Frachten von einem bestimmten Orte nach Hamburg beträgt.

Herr **Schemmann:** Das kann ich Ihnen augenblicklich nicht angeben, wenn Sie es aber wünschen, so kann ich es nachträglich beibringen.

Vorsitzender: Würden Sie das können bis zur Korrektur des stenographischen Berichts?

Herr **Schemmann:** Vielleicht.

Herr **Stumm:** Uns kommt es sehr darauf an, genaue Zahlen zu erhalten, andere Sachverständige werden uns ähnliche Angaben machen, soweit dieselben aber differiren, müssen wir doch einen Anhalt haben, um die Widersprüche zu lösen. Wenn irgend möglich, möchten wir auch die Kanalfracht wissen.

Vorsitzender: Haben Sie noch über die Frachtsätze Mittheilungen zu machen?

Herr **Schemmann:**

Die Kanalfracht von John Bagnall und Sons und William Barrows und Sons beträgt 15 s pro Ton = ca. 1,50 ℳ pro 100 kg vom Werke bis Hull.

Die Bahnfracht v. J. B. u. Sons 16 s pro Ton (Barrows unbekannt), New British Iron Co. 15 s 2 d pro Ton.

Spesen in Hull 6 d pro Ton.

Assekuranz $^1/_4$ pCt. (von etwa 9 Lstr. pro Ton).

Seefracht von Hull nach Hamburg 7 s 6 d pro Ton. Via Liverpool stellen sich die Landfrachten etwas niedriger, die Seefrachten etwas höher, die Spesen in Liverpool ebenfalls etwas höher. Das Gesammtresultat ist das gleiche.

Vorsitzender: Frage 4:
In welcher Weise wird das Absatzgebiet der inländischen Eisenindustrie durch die Zolländerungen von 1873 und 1877 beeinflußt?

Herr **Schemmann:** Nachtheilig beeinflußt in keiner Weise; im Gegentheil, es hat sich seitdem der Absatz in unserer Gegend von deutschen Industrieerzeugnissen stetig gehoben.

Vorsitzender: Mit Aufhebung des Zolles?

Herr **Schemmann:** Ja!

Vorsitzender: In welcher Weise hat die Hebung stattgefunden? Durch Export im Verhältniß der Einfuhr des ausländischen?

Herr **Huber:** Können Sie etwa Verhältnißzahlen oder absolute Zahlen angeben?

Herr **Schemmann:** Nein!

Herr **v. Schloer:** Sie haben vorhin gesagt, daß Sie in 2 Marken nunmehr blos deutsches Eisen vertreiben und ausschließlich nur die bessere Marke noch aus England beziehen. Wenn ich richtig verstanden habe, so datiren diese Aenderungen in ihren Absatzverhältnissen zurück auf das Jahr 1876 als das entscheidende. Bis zum Jahre 1876 — so schien mir aus Ihrer Aussage hervorzugehen — haben Sie noch in genügender Weise englische Produkte für die Qualitäten Nr. 2 und 3 geführt; seit dem Jahre 1876 haben Sie aber diese beiden Sorten durch deutsches Fabrikat ersetzt?

Herr **Schemmann:** Ja wohl, aber in unserem Harburger Hause haben wir stets deutsches Fabrikat gehabt.

Herr **Meier:** Ich habe Sie so verstanden, daß Sie seit 1877 in Hamburg deutsche Marken führen?

Herr **Schemmann:** Nur für die zwei niederen Marken Stabeisen und für Feinbleche.

Herr **Stumm:** Führen Sie in ihrem Hause in Harburg deutsches Weißblech oder auch englisches?

Herr **Schemmann:** Das ist verschieden gewesen. Zur Zeit führen wir fast nur englisches.

Herr **Stumm:** Und wie war es im Jahre 1876? Haben Sie da in Harburg nicht mehr deutsches Weißblech verkaufen können, als jetzt? Ich meine, Sie wissen, daß am 1. Januar 1877 der Zoll auf Weißblech weggefallen ist. Während er nun noch bestanden hat, hat das nicht eingewirkt auf den Absatz des deutschen resp. englischen Weißblechs in Harburg und dem Zollverein?

Herr **Schemmann:** Ich kann mich dessen nicht entsinnen, aber ich will darüber nachfragen.

1877 und vor dieser Zeit von 1868 an haben wir in Harburg ausschließlich deutsches Weißblech geführt.

Das größere Geschäft in deutschem Weißblech ist vielleicht weniger dem damals bestehenden Zoll, als den Bemühungen des Vertreters des Weißblech-Verkaufkomtoirs, des Herrn Riemer, zu danken gewesen, der bei den Werken uns günstige Preise und Konditionen verschaffte, während wir später in dieser Beziehung vernachlässigt wurden von den Werken, die, wie wir vermuthen, genügend Absatz im Inlande fanden.

Herr **Stumm:** Das ist aber dann keine statistische Mittheilung mehr.

Vorsitzender: Frage 5:
Wie würde es beeinflußt worden sein, wenn keine Bevorzugung inländischer Fabrikate stattgefunden hätte?

Herr **Schemmann**: Vielleicht wäre, wenn eine Bevorzugung, die ja hauptsächlich von den Behörden ausgegangen ist, nicht stattgefunden hätte, nach einigen Orten hin das Wachsen des Absatzgebiets ein langsameres geworden.

Vorsitzender: Frage 6:

> Hat sich seit Erlaß des Gesetzes vom 7. Juli 1873 eine Verschiebung in dem Verbrauche der verschiedenen Qualitäten des Eisens ergeben?

Das ist das Gesetz, durch welches die Ermäßigung der Zölle eingeführt wurde.

Herr **Schemmann**: Vom technischen Standpunkte ist zu erwähnen, daß das Eisen vielfach durch den Stahl verdrängt worden ist, namentlich bei Schienen. Was den Konsum anbetrifft, so ist hauptsächlich aus Sparsamkeitsrücksichten vielfach da eine geringere Qualität verwendet worden, wo man früher auf gute Qualität sah.

Herr **Stumm**: Diese Einflüsse hängen auch nicht mit der Aufhebung der Zölle zusammen?

Herr **Schemmann**: Nein!

Vorsitzender: Sie meinen, dazu trug das Gesetz vom 7. Juli 1873 nichts bei?

Herr **Schemmann**: Nein!

Frage 7:

> Werden Erzeugnisse der Eisenindustrie aus dem Auslande bezogen, weil dieselben im Inlande überhaupt nicht oder nicht in genügender Qualität hergestellt werden?

Da ist zunächst das schwedische Eisen zu erwähnen. Es wäre ja theoretisch denkbar, daß ein derartiges Eisen sich in Deutschland würde herstellen lassen durch einen besonderen Prozeß, aber derzeit wird schwedisches Eisen in Deutschland eingeführt seiner besonderen Qualität wegen.

Vorsitzender: Wie ist es mit Röhren?

Herr **Schemmann**: Röhren werden wohl ebenso viel bei uns von Deutschland bezogen als von England.

Herr **Stumm**: Jedenfalls ist die Qualität kein Grund?

Herr **Schemmann**: Ja.

Vorsitzender: Ist die Qualität des ausländischen Weißblechs besser als die des inländischen?

Herr **Schemmann**: Die des Weißblechs ebensowenig als die der Röhren. In der Nähe von Birmingham giebt es besonders gute Werke, deren Weißblech aber nur Ausnahmeartikel ist. Was aber den wirklichen Handelsartikel anlangt, so ist in unserer Gegend das englische und deutsche gleichgestellt.

Herr **Stumm**: Welche Qualität des englischen Weißblechs stellen Sie dem deutschen gleich?

Herr **Schemmann**: Man hat 4 Sorten Weißblech: Koks, Bestkoks, Charcoal und Bestcharcoal, deutsch Koks, Bestkoks, Holzkohlen und Bestholzkohlen.

Herr **Stumm**: Meines Wissens giebt es zwar in Deutschland eine geringe Sorte Ausschußblech, das sogenannte WBlech, aber die 4 Qualitäten, die Sie genannt haben, werden von deutschen Werken nicht produzirt.

Herr **Schemmann**: Dann werden Anker, Ketten und Knopfbleche von uns eingeführt. Werkzeugstahl auch der Qualität wegen.

Vorsitzender: Auch Anker und Ketten der Qualität wegen?

Herr **Schemmann**: Nein. Werkzeugstahl allerdings der Qualität wegen.

Dann Feilen und Werkzeuge.

Vorsitzender: Auch der Qualität wegen? Können Sie sie nicht ebenso gut von Remscheid beziehen?

Herr **Schemmann**: Ich glaube es nicht, Werkzeugstahl nicht, Feilen und Werkzeuge auch nicht. Die Qualität ist mitunter Meinung.

Vorsitzender: Vorurtheil?

Herr **Schemmann**: Nein, Meinung. Die englischen sind so und soviel theurer und man hält sie für besser.

Beide Sorten sind preiswürdig.

Vorsitzender: Haben Sie noch andere Artikel zu nennen?

Herr **Schemmann**: Dann wird Roheisen sehr viel eingeführt, Gießereiroheisen vorzugsweise, weil dieses in der Gleichmäßigkeit der Qualität bisher hier nicht zu haben war. Es heißt, daß in neuerer Zeit verschiedene Werke in Deutschland darauf ausgehen, ein gleichmäßig gutes Roheisen in größeren Quantitäten herzustellen, aber bis zu uns ist es nicht gedrungen.

Herr **Stumm**: Bezieht sich diese Angabe auch auf Middlesborough-Eisen?

Herr **Schemmann**: Nein, die Qualitätsfrage bezieht sich hauptsächlich auf schottisches.

Herr **Stumm**: Sollte bei Ihnen mehr schottisches Eisen eingeführt werden als Middlesborough-Eisen?

Herr **Schemmann**: Zu gleichen Theilen.

Herr **Stumm**: Das wird doch jedenfalls nur eingeführt, weil es billiger ist als das deutsche Gießerei-Roheisen?

Herr **Schemmann**: Ich weiß es nicht.

Man benutzt Middlesborough-Eisen als Zusatz zum schottischen.

Herr **Stumm**: Können Sie nicht sagen, wie weit Middlesborough-Eisen von Hamburg aus in das Innere Deutschlands verfrachtet wird? wie weit nach Süden oder Westen?

Herr **Schemmann**: Wir schicken es z. B. nach Brandenburg, darüber hinaus meines Wissens nicht.

Herr **Stumm**: Es ist hier die Frage, ob Sie wissen, in welchen Punkten es mit dem rheinischen und luxemburgischen Roheisen konkurrirt.

Herr **Schemmann**: Das kann ich Ihnen nicht sagen.

Frage 8:

> Welche Einflüsse üben auswärtige Exportprämien aus?

Die französischen Exportprämien werden wahrscheinlich ihren Einfluß dahin ausüben, daß Schrauben und Ketten von uns aus Frankreich sehr preiswürdig bezogen werden, aber nicht in großen Quantitäten.

Herr **Stumm**: Nicht auch Muttern? und überhaupt wohl die Produkte der Kleineisenindustrie?

(Wird vom Sachverständigen bejaht.)

Können Sie uns angeben, in welchem Maße die Ausfuhrvergütungen dabei in Rechnung kommen?

(Wird vom Sachverständigen verneint.)

Sie haben also mit dem direkten Handel von titres d'acquits à caution niemals etwas zu thun gehabt?

(Wird vom Sachverständigen verneint.)

Von wem sind die Sachen bezogen, vom französischen Händler oder vom französischen Fabrikanten?

Herr **Schemmann**: Vom französischen Fabrikanten.

Herr **Huber**: Können Sie uns die Kursschwankungen vielleicht angeben?

Herr **Schemmann**: Die sind ja in der Statistik verzeichnet.

Herr **Huber**: Für solche Artikel aber nicht, nur für das Roheisen. Für die anderen wissen wir die Kurse nicht und würden Ihnen sehr dankbar sein, wenn Sie sie uns mittheilen könnten.

Herr **Schemmann**: Ich bedauere.

Herr **Stumm**: Andere Produkte der französischen Industrie beziehen Sie nicht?

Herr **Schemmann**: Nein.

Herr **Meier**: Sind die französischen Ketten so gut wie die englischen?

Herr **Schemmann**: Ja.

Vorsitzender: Wir können nicht so gute machen?

Schemmann: Sie sind uns nicht offerirt.

Herr **Stumm:** Sie sind jedenfalls auch theurer?

Herr **Schemmann:** Ja.

Herr **Stumm:** Sie sprechen nicht von Schiffsketten, sondern von gewöhnlichen Ketten?

Herr **Schemmann:** Von gewöhnlichen Ketten. So gut wie man nicht sagen kann, Stabeisen ist Stabeisen, und es verschiedene Qualitäten gibt, so auch bei den Ketten. Beste Krahnketten haben wir von England bezogen, geringere Qualitäten von Frankreich.

Herr **Stumm:** Die Einfuhr der Ketten aus Frankreich liegt also nicht in der Qualität, sondern im Preise. Sie beziehen sie aus Frankreich, weil sie billiger sind als die deutschen?

Herr **Schemmann:** Ja, billiger als die deutschen und englischen.

Vorsitzender: Frage 9:

> In welcher Qualität und Quantität, sowie nach welchen Absatzgebieten werden Erzeugnisse der deutschen Eisenindustrie nach dem Auslande ausgeführt?

Herr **Schemmann:** Ziemlich überall hin.

Vorsitzender: Exportiren Sie selbst?

Herr **Schemmann:** Gewiß. Von Hamburg nach Dänemark haben wir regelmäßiges Geschäft; nach Rußland wir zwar nicht, aber die deutsche Industrie hat großen Absatz nach Rußland und Holland. Ueber See, nach Asien, Südamerika verkaufen wir deutsche Fabrikate.

Herr **Meier:** Wird von Hamburg aus in stärkerem Maße nach Westindien, Südamerika u. s. w. exportirt?

Herr **Schemmann:** Im stärkeren Maße glaube ich nicht.

Herr **Stumm:** Wird Eisen, welches nach Südamerika geht, in Hamburg direkt verschifft, oder in englischen Häfen umgeladen?

Herr **Schemmann:** Beides.

Vorsitzender: Frage 10:

> Würde durch Erniedrigung der inländischen Frachtsätze der Absatz ins Ausland wesentlich gehoben werden können?

Herr **Schemmann:** Gehoben ja, ob wesentlich, würde von den Konjunkturen abhängen, von den Preisen der ausländischen Industrie.

Vorsitzender: Frage 11:

> In welchem Maße würde durch Aufhebung der Zollsätze anderer Länder der Absatz ins Ausland voraussichtlich zunehmen?

Herr **Schemmann:** Die im Auslande heimische Industrie würde die Aufhebung der Zollsätze wohl nur veranlassen — durch die Ausländer gezwungen — billiger zu fabriziren. In denjenigen Ländern, in denen keine Industrie ist oder nur eine geringe, würde nach Aufhebung der Zölle das Verhältniß der ausländischen Konkurrenz zur deutschen Industrie das gleiche sein; es ist aber möglich, daß in sonst normalen Zeiten, weil nun die Eisenfabrikate billiger werden, die Unternehmungslust in solchen Ländern wachsen und dadurch ein größerer Absatz zu erzielen sein würde.

Herr **Stumm:** Glauben Sie, daß die Selbstkosten sich so ohne Weiteres ermäßigen lassen?

Herr **Schemmann:** Nein.

Vorsitzender: Frage 12:

> Welche Zollsätze würden erforderlich sein, um das Eisen und die Eisenfabrikate des Auslandes ganz vom deutschen Markte zu verdrängen?

Herr **Schemmann:** Ich glaube, daß manche Artikel, wie z. B. schwedisches Eisen, vor der Hand noch lange würden eingeführt werden trotz der allerhöchsten Zölle. Nach Amerika, wo hohe Zölle sind, wird schwedisches Eisen in großen Quantitäten ausgeführt, anderntheils auch nach England.

Herr **Meier:** Nach England geht auch schwedisches Eisen?

Herr **Schemmann:** Sehr bedeutend, zur Fabrikation von Werkzeugstahl.

Vorsitzender: Frage 13:

> Würden andere Industriezweige durch einen Ausschluß der ausländischen Konkurrenz benachtheiligt werden?

Herr **Schemmann:** Mich dünkt, diejenigen Industriezweige, die ausländische Rohprodukte oder Halbfabrikate verarbeiten, würden dadurch benachtheiligt werden.

Wenn Eisenzölle eingeführt werden und diese Einführung den von Seite der Industriellen gewünschten Erfolg, daß nämlich die Preise steigen, hat, so wird denjenigen Industriezweigen, welche Eisen weiter verarbeiten, ihr Material vertheuert und ihre Fabrikate werden damit zum Export ungeeigneter gemacht.

Herr **Stumm:** Sie sind also der Ansicht, daß der Ausschluß der ausländischen Konkurrenz eine Hausse auf dem deutschen Markt herrufen würde?

Herr **Schemmann:** Ich glaube es nicht, es ist der Wunsch der Industriellen.

Herr **Stumm:** Sie halten es also nicht für ausgemacht?

Herr **Schemmann:** Nein.

Vorsitzender: Danach würden Sie also die 13. Frage zu verneinen haben?

Herr **Stumm:** Das ist zweifelhaft.

Vorsitzender: Frage 14:

> Welche Zollsätze halten Sie ohne wesentliche Schädigung der Interessen des deutschen Handels und der Industrie für zulässig?

Herr **Schemmann:** Für zulässig, für nöthig gar keine.

Vorsitzender: Für zulässig, ohne eine Schädigung der Interessen des deutschen Handels und der Industrie herbeizuführen?

Herr **Schemmann:** Das kann ich nicht sagen. Als Händler würde ich mich auf den Standpunkt stellen, mir ist es ziemlich gleichgültig.

Vorsitzender: Das ist der Standpunkt, von dem aus wir Ihre Ansicht zu hören wünschen.

Herr **Schemmann:** Für den Händler ist es ziemlich gleichgültig, ob Zölle wieder eingeführt werden oder nicht. Speziell unsere Stellung beruht darauf, daß wir in einer Gegend, in der keine Industrie ist, ein großes Lager haben und damit unsere Stadt und die nächste Umgebung versorgen. Hätten wir das Lager dort nicht, so würde jedes der einzelnen Werke gezwungen sein, ein derartiges Lager zu halten. Wir müssen auf der anderen Seite mit den Werken selbst im Preise konkurriren können, da sonst für uns das Geschäft aufhören würde. Die Werke können in der Weise mit uns arbeiten, indem sie uns sehr billige Preise stellen, da unsere Spezifikationen sehr kulant gut abzuarbeiten und da wir für die Lieferzeit in der Regel in der Lage sind, den Werken eine große Menge bewilligen zu können.

Vorsitzender: Wenn die Zölle wieder eingeführt würden, würden Sie den Bezug deutschen Eisens wieder mehr und mehr aufgeben?

Herr **Schemmann:** Wir sind in der glücklichen Lage, in Hamburg ein Geschäft zu haben, also außerhalb des Zollvereins, und so ist es uns möglich, je nachdem die Konjunktur sich stellt, das deutsche oder das englische Geschäft zu poussiren. Es wäre bei höheren Preisen für deutsches Eisen möglich, daß das deutsche Eisen aus Hamburg wieder ausgeschlossen würde, aber in Harburg würden wir natürlich stets das deutsche Geschäft poussiren. Es wäre möglich, daß wir durch

Einführung der Zölle einen Vortheil hätten, aber ich kann es nicht bestimmt sagen.

Herr **Meier**: Glauben Sie nicht, daß, wenn Zölle wieder eingeführt würden, der Absatz Ihres Geschäfts im Ganzen sich vermindern würde?

Herr **Schemmann**: Das glaube ich nicht.

Herr **Huber**: Haben Sie überhaupt einen Absatz nach Deutschland?

Herr **Schemmann**: O! ganz bedeutend.

Herr **Huber**: Und da würde ein Zoll den Absatz nicht vermindern?

Herr **Schemmann**: Ich verstehe Sie vielleicht nicht recht; einen Absatz von ausländischem Material?

Herr **Huber**: An Eisen, mit dem Sie handeln.

Herr **Schemmann**: Nach Deutschland ganz bedeutend.

Herr **Meier**: Englisches und deutsches?

Herr **Schemmann**: Ja.

Vorsitzender: Sie haben gesagt, daß Sie früher ausländisches vertrieben haben und dann seit 1876 zu deutschem Eisen übergegangen sind, mit Ausnahme der Weißbleche, die Sie noch heute beziehen.

Herr **Stumm**: Sie haben uns gesagt, daß Sie eine ziemlich erhebliche Einfuhr haben von Staffordshire-Eisen; bleibt das vorzugsweise in Hamburg wegen der bortigen Vorurtheile zu Gunsten der englischen Produkte oder geht dieses Eisen in das Innere Deutschlands? Würde also die Wiedereinführung des Zolls überhaupt auf dieses Eisen einwirken? Wenn 20 ℳ Zoll eingeführt werden, so würde das Staffordshire-Eisen für den Zolleinschluß allerdings um 20 ℳ theurer kommen können, aber dieses bleibt in Hamburg, oder führen Sie das Eisen in nennenswerthen Quantitäten nach dem deutschen Zollgebiet ein?

Herr **Schemmann**: Nein.

Herr **Huber**: Welche Eisensorten führen Sie nach Deutschland ein? Eisen deutschen Ursprungs oder fremden?

Herr **Schemmann**: Hauptsächlich deutsches, auch fremdes.

Herr **Stumm**: Beziehen Sie theilweise deutsches Eisen zu Wasser?

Herr **Schemmann**: Von Antwerpen geht es zu Wasser.

Herr **Stumm**: Das würde nach dem Binnenlande gehen können?

Herr **Schemmann**: Ja. Das haben wir früher zur Zeit der Zölle so gemacht. Dann gehen die Sendungen mit Deklaration zur zollfreien Wiedereinfuhr versehen nach der Zollstation zu Harburg.

Vorsitzender: Im Uebrigen machen Sie Ihre Bezüge aus Westfalen?

Herr **Schemmann**: Ja.

Herr **Huber**: Wenn ich Sie recht verstanden habe, so glauben Sie, daß Ihr Absatz nach Deutschland auch im Falle der Einführung eines Zolles nicht wesentlich geschädigt würde, weil Sie hauptsächlich deutsches Fabrikat in Deutschland absetzen, das zollfrei bleiben würde?

Herr **Schemmann**: Ja! Wir würden es dann von Harburg aus vertreiben.

Herr **Huber**: Sie glauben, im Wesentlichen die Eingangszölle nicht bezahlen zu müssen, auch wenn solche eingeführt werden, oder würden Sie annehmen, daß Sie für den Absatz nach Deutschland in Zukunft, wenn einmal Zölle eingeführt würden, diese auch bezahlen müssen?

Herr **Schemmann**: Nur für ausländisches Eisen.

Herr **Meier**: Schottisches Roheisen z. B.?

Herr **Schemmann**: Wenn Jemand nach Hamburg schreibt: schicken Sie uns so und soviel Eisen, und der Platz liegt im Gebiete des Zollvereins, dann überschreiben wir den Auftrag nach Harburg und die Harburger Firma führt ihn aus.

Vorsitzender: Frage 15:

Wie stellen sich die Einkaufs- und Verkaufsbedingungen beim Eisenhandel im Inlande und Auslande, insbesondere in Bezug auf den Kredit?

Herr **Schemmann**: Wir beziehen unser Eisen entweder gegen Dreimonatsaccepte oder per comptant minus 1 bis $2^1/_2$ pCt. Diskonto, und abgeben thun wir es unter sehr verschiedenen Bedingungen je nach der Bonität unserer Kunden. Von England aus haben wir fast durchgängig per comptant eingeführt mit Diskonto $1^1/_2$—3 pCt.

Vorsitzender: Wieviel beträgt der Diskont durchschnittlich?

Herr **Schemmann**: Das ist verschieden, auch 2—3 pCt.; wenn wir noch über See verkaufen, so verkaufen wir nur loko Hamburg gegen Konossement.

Herr **Stumm**: Verkaufen Sie auch nach überseeischen Ländern vielfach englisches Eisen, welches nicht nach Hamburg kommt, oder kommt das nicht vor?

Herr **Schemmann**: Das kommt vor, wenn die Schiffe dort anlegen.

Vorsitzender: Frage 16:

Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen, und event. welche?

Herr **Schemmann**: Ich möchte nur der Anlage XII. über die Durchschnittspreise in Hamburg Erwähnung thun. Die Statistik ist eigentlich für die Preisfrage vollkommen werthlos. Ich habe mich in Hamburg bei der Handelskammer erkundigt, woher diese Zahlen stammen, und da ist mir gesagt worden, sie kämen vom handelsstatistischen Bureau. Dort sind sie aufgenommen worden nach den Deklarationsangaben. Alle Güter, die in Hamburg eingeführt werden, müssen auf dem Deklarationsbureau angemeldet werden auf bestimmten Formularen nach Gewicht und nach Werth, und da hat das handelsstatistische Bureau diese Deklarationen, die im Uebrigen richtig sind, zusammengestellt und hat dann Durchschnittswerthe, aber nicht Durchschnittspreise erzielt, und zwar ist die Aufstellung umsoweniger von erheblicher Bedeutung, als Stabeisen, Bandeisen und Platteneisen unter Position 2 zusammengeworfen sind und nicht zu ersehen ist, in welchem Verhältnisse diese 3 Fabrikate eingeführt sind, sowohl in deutscher, als auch englischer und schwedischer Waare. Bekanntlich ist Stabeisen der billigste von diesen drei Artikeln, wenn also viel Stabeisen eingeführt wird, wird der Durchschnittswerth ein geringerer, als wenn Platteneisen eingeführt wird. Außerdem kommt hinzu, daß im Eisenhandel Grundpreise gelten, und dann wieder Ueberpreise für weniger leicht herzustellende Dimensionen und seltener verbrauchte Dimensionen. Ich verweise auf meine vorstehenden Tabellen.

Herr **Stumm**: Ob das wirklich die einzige Erklärung sein sollte? Wenn beispielsweise für Eisenbahnschienen im Jahre 1869 9 ℳ angegeben sind, der Preis bis 11 ℳ im Jahre 1874 steigt und im Jahre 1877 auf 9 ℳ herunterfällt, so läßt sich ein so grober Irrthum damit doch nicht erklären. Es muß ein grundlegender Irrthum bei Aufstellung der Tabelle in Hamburg stattgefunden haben.

Herr **Huber**: Die Tabelle ist vom Hamburger handelsstatistischen Bureau aufgestellt.

Herr **Schemmann**: Ja. Für die Frage der Preise darf darauf, glaube ich, nichts basirt werden.

Herr **Huber**: Sie sind in der Lage, eine richtigere uns mitzutheilen?

Herr **Schemmann**: Die vorstehenden sind besser und in Bandeisen, Platten- und Stangeneisen getrennt

gehalten. Diese Zusammenstellung ist für alle drei Qualitäten und für in- und ausländisches Fabrikat, alles unter einander. Wenn Sie gestatten, lege ich unsere Preiskurante bei.

Herr **Stumm**: Auf diesen Preiskurant werden wohl bestimmte Rabatte gewährt? Oder sind es Nettopreise?

Vorsitzender: Ich glaube, der Preiskurant hat keinen großen Werth.

Herr **Meier**: Wir wollen ihn auch nicht mit drucken lassen.

Herr **Stumm**: Auf Ihrer Preisliste stehen ja Staffordshire-Platten und Lowmoor-Bleche; auf Ihrem Platze wird also auch noch anderes englisches Eisen eingeführt?

Herr **Schemmann**: Ja, aber sehr wenig.

Vorsitzender: Da weiter keine Fragen gestellt werden, schließe ich die Verhandlung, und danke Ihnen.

(Schluß 3 Uhr 15 Minuten.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Zwölfte Vernehmung

am

13. November 1878

(Vormittags 10 Uhr).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender,
" Geh. Oberregierungsrath Huber,
" Königl. bayr. Staatsrath von Schloer,
" Geh. Kommerzienrath Stumm,
" H. H. Meier,
" Geh. Bergrath Dr. Wedding.
Sachverständiger: Herr Metz aus Eich bei Luxemburg.

(Fragebogen A.)

Vorsitzender: Wir kommen heute zur Vernehmung des Herrn Metz aus Eich bei Luxemburg.

Herr Metz wird wohl die Freundlichkeit haben, uns zunächst über seine Betriebsverhältnisse einige Auskunft zu ertheilen.

Sie produziren nur Roheisen?

Herr **Metz:** Wir fabriziren jetzt 150 000 Tonnen jährlich.

Vorsitzender: Und beziehen Ihre Erze?

Herr **Metz:** Im Lande selbst.

Vorsitzender: Die Gruben gehören Ihnen?

Herr **Metz:** Ja.

Vorsitzender: Woher beziehen Sie die Koks?

Herr **Metz:** Von der Ruhr und aus Belgien.

Vorsitzender: Wieviel Hochöfen haben Sie im Gange?

Herr **Metz:** In diesem Augenblick noch 6.

Herr **Meier:** Und Sie haben im Ganzen?

Herr **Metz:** Im Ganzen haben wir neun.

Vorsitzender: Und wohin setzen Sie Ihr Roheisen ab?

Herr **Metz:** Nach Deutschland hauptsächlich, namentlich nach der Saar, Mosel, Rhein, Westfalen und dem Aachener Revier.

Vorsitzender: Wir können nun wohl in die Beantwortung der Fragen eintreten. Zunächst:

I.

Wirthschaftliche Lage der deutschen Eisenindustrie an und für sich und mit Rücksicht auf die Produktionsverhältnisse des Auslandes.

a. Selbstkosten.

Frage 1:

Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Herr **Metz:** Wir haben 2 Werke, das eine liegt 25 km von den Erzen und das andere liegt in dem Erzbecken. Für das erste Werk in Dommeldingen stellen sich die Erzpreise zu $4,_{95}$ Frcs, loko Hütte pro 1000 kg. — Alle meine Zahlen sind auf 1000 kg berechnet. — Die Zuschläge zu $3,_{15}$ Frcs., die belgischen Koks zu $21,_{37}$ Frcs. und die westfälischen Koks zu $21,_{12}$ Frcs.

Auf dem andern Werke in Esch stellen sich die Preise der Erze zu $3,_{67}$ Frcs. loco Hütte, Zuschlag $1,_{95}$ Frcs., belgischen Koks $21,_{25}$ Frcs. und der westfälischen Koks $21,_{82}$ Frcs.

Vorsitzender: Saarbrücker Koks brauchen Sie gar nicht mehr?

(Wird verneint.)

Aus welchen Gründen nicht?

Herr **Metz:** Diese Koks sind zu leicht für unsere großen Oefen.

Vorsitzender: Sie haben sie aber früher bezogen?

Herr **Metz:** Ja, die Hochöfen waren auch von kleineren Dimensionen.

Herr **Meier:** Was ist das Ausbringen Ihrer Erze?

Herr **Metz:** Das variirt zwischen 31—33.

Herr **Stumm:** Die Differenz der westfälischen gegen die Saarbrücker Koks muß doch auch in dem Preise liegen, denn Herr de Wendel hat dieselben Oefen und sagte uns gestern, daß er $^1/_3$ seiner Koks aus Saarbrücken bezieht.

Herr **Metz:** Ich kann nur erwidern, daß in der letzten Zeit die Saar-Koks vielleicht bei einigen Fabrikanten dichter geworden sind, wir haben sie aber nicht versucht.

Vorsitzender: Welche Selbstkosten resultiren für das Roheisen?

Herr **Metz:** 47 Frcs. in Dommeldingen und 44,69 Frcs. in Esch.

Herr **Huber:** Sie sprechen immer von Francs.

Herr **Metz:** Ja, es sind immer Francs.

Herr **Stumm:** Ich glaube, es wird auch wohl besser sein, wenn wir den Herrn Sachverständigen dabei lassen, sonst gibt es möglicherweise Konfusion in der Umrechnung.

Vorsitzender: Welche Sorten Roheisen machen Sie?

Metz: Puddeleisen und Gießereieisen.

Vorsitzender: In welchem Verhältniß?

Herr **Metz:** Jetzt geht 1 Ofen auf Gießereieisen.

Herr **Meier:** Welche Qualität hat das Gießereieisen? Entspricht es dem schottischen?

Metz: Nein, dem englischen Roheisen.

Herr **Stumm:** Also Cleveland?

(Wird bejaht.)

Vorsitzender: Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Herr **Metz:** Die andern Werke können zu denselben Preisen, wie wir, die Koksverträge abschließen.

Die Erze stehen vielleicht bei den Herren Konkurrenten etwas theurer. Wir haben unsere Gruben früher erworben und natürlich etwas billiger bezahlt. Was die übrigen Posten der Selbstkosten betrifft, so sind dieselben den unserigen gleich, mit Ausnahme des Betriebskapitals, welches einige Werke durch Anleihen angeschafft, was jedenfalls einen Einfluß auf den Selbstkostenpreis ausübt.

Frage 3:

Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:
- die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate?
- die Transportkosten derselben?
- die Arbeitslöhne?
- die allgemeinen Betriebs-, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

Die Selbstkosten für Erze am Ursprungsort sind 3,20 Frcs. pro Tonne, das Gießereieisen stellt sich auf 55 Frcs. in Dommeldingen und 52,50 Frcs. in Esch. — In diesen Preisen sind die Transportkosten der Rohmaterialien einbegriffen und belaufen sich auf circa 37 pCt.

Vorsitzender: Können Sie den Transport nicht ausscheiden?

Herr **Metz:** In meinen Zahlen sind die Transportkosten zu 4 Frcs. 50 Cts. für Erze, und 11 Frcs. 72 Cts. für die Koks.

Herr **Stumm:** Welchen relativen Koksverbrauch nehmen Sie dabei an?

Herr **Metz:** 1 130 kg für weißes Eisen.

Herr **Stumm:** Und für graues Eisen?

Herr **Metz:** 1 350 kg.

Vorsitzender: Und die Kosten für die Zuschläge?

Herr **Metz:** Die Zuschläge sind in dem Posten Erze enthalten; Arbeitslöhne 3,15 Frcs., immer für weißes Eisen.

Wir haben 1,40 Frcs. als Verbrauchskosten. Bei vollem Betriebe können wir unsere Generalunkosten und die Zinsen des Aktienkapitals mit 5 Frcs. pro Tonne decken: 2,50 Frcs. für Generalunkosten und 2,50 Frs. für Zinsen. Demnach stellt sich das Roheisen ohne Zinsen auf 44,50 Frcs. und auf 47 Frcs. mit Zinsen.

Vorsitzender: In diesen Generalunkosten stecken auch die Beamtengehälter?

(Wird bejaht.)

Wie hoch sind sie?

Herr **Metz:** 0,75 Cts. pro Tonne.

Vorsitzender: Frage 4:

Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien? Sind diese Beträge unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

Ihr Unternehmen ist ein Aktienunternehmen?

Herr **Metz:** Ein Familiengeschäft auf Aktien.

Vorsitzender: Aber es ist ein Anlagekapital zu Grunde gelegt?

(Wird bejaht.)

Wie berechnen Sie die Amortisation desselben?

Herr **Metz:** 2 pCt. auf Hütten und Immobilien, und 5 pCt. auf das Inventar.

Vorsitzender: Frage 5:

Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

Herr **Metz:** 1869 60 Frcs., 1873 102 Frcs.

Frage 6:

Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

Das heute bei uns engagirte Kapital beträgt 10 Millionen Frcs., wovon die Hälfte in Aktien.

Vorsitzender: Wie lange besteht die Aktiengesellschaft?

Herr **Metz:** Seit 1866.

Herr **Stumm:** Sie haben also mit anderen Worten die Gesellschaft mit 5 Millionen Frcs. gegründet, haben aber Neubauten im Betrage von 5 Millionen Frs. aus den Ersparnissen gebaut, so daß dadurch der Nominalbetrag der Aktien geringer ist, als das im Ganzen engagirte Kapital?

(Wird bejaht.)

Herr **Meier:** Es ist also kein Reservefonds außerdem noch da?

Herr **Metz:** Nein, nur ein Betriebsfonds; die Reserve ist zur Erweiterung unserer Anlagen verwendet worden.

Frage 7:

Steckt Gründergewinn darin, event. in welchem Maße?

(Wird verneint.)

Frage 8:

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Wir haben zuerst Belgien und zwar die an unserer Grenze gelegenen Hochöfen „Athus" und die im Innern Belgiens gelegenen Hüttenwerke. Athus ist faktisch in der Lage, zu demselben Preise sein Roheisen herzustellen als wir. Die im Innern Belgiens gelegenen Hütten fabriziren verschiedene Roheisenqualitäten, je nach dem geringeren oder größeren Zusatz von Schweiß- und Puddelschlacken zu der Möllerung. Die Selbstkosten stellen sich nach dem Verhältnisse der zugefügten Schlacken auf 39,60, 45,80, 46,57, 48,15 Frcs. für weißes Eisen.

Vorsitzender: Die konkurrirenden Werke machen aber auch Gießereieisen?

Herr **Metz:** Ja, es sind 2 Hütten in Belgien, welche, wie mir bekannt, Gießereieisen und zwar zu 52,90 Frcs. an unsern Grenzen produziren. Ich kann natürlich die genaueren Detailzahlen sonst nicht angeben.

Herr **Stumm:** Ist das auch Athus?

(Wird bejaht.)

Also in Dommeldingen produziren Sie theurer?

Herr **Metz:** : Ja, um $2\frac{1}{2}$—3 Frcs. theurer.

Herr **Stumm:** Warum beziehen Sie selbst keine Schlacken, um Ihr Roheisen billiger zu machen?

Herr **Metz:** Wir sind zu weit von den Walzwerken entfernt, die Schlacken würden uns theurer zu stehen kommen als die Erze selbst.

Vorsitzender: Wie weit sind die Walzwerke von Ihnen entfernt?

Herr **Metz:** Die Wendel'schen Werke sind die nächsten und 44 km von unseren Hochöfen entfernt.

Herr **Stumm:** Und der braucht sie selbst?

(Wird bejaht.)

Herr **Huber:** Produzirt nach Ihren Erfahrungen Frankreich theurer oder billiger als Sie?

Herr **Metz:** In Frankreich produzirt das Werk „Mont St. Martin", welches auch an unserer Grenze liegt, das Puddeleisen zu 43—44 Frcs., das Gießereieisen zu 50 bis 51 Frcs.

Herr **Stumm:** Warum produzirt nun Frankreich theils billiger, theils theurer als Sie? Die Franzosen haben ja einen Zoll von 1,36 Frcs. auf Koks. Ihrer Auffassung nach würde also dieser französische Kohlenzoll ausgeglichen werden durch die billigere Fabrikation der Franzosen auf anderen Gebieten. Welche sind das?

Herr **Metz:** Diese Hütten liegen in unmittelbarer Nähe der Eisensteingruben, haben also keine oder sehr geringe Transportkosten für die Erze; ferner hat der französische Staat die Eisensteinkonzessionen denselben unentgeltlich ertheilt. Wir im Gegentheil haben unsere eigenen Gruben ankaufen und die vom Staate ertheilten Konzessionen auch bezahlen müssen.

Herr **Stumm:** Was bezahlen Sie dafür?

Herr **Metz:** 50 Centimes pro Tonne Erz, so daß wir für die uns verkaufte Konzession eine jährliche Rente von 37 500 Frcs. zu entrichten haben.

Herr **Stumm:** Weil die Luxemburger Regierung die Erzgruben nicht verliehen, sondern verkauft hat?

(Wird bejaht.)

Herr **Meier:** Für 5 Jahre?

Herr **Metz:** Nein, für die Dauer von 50 Jahren.

Herr **Stumm:** Wie steht es mit den Löhnen in Frankreich?

Herr **Metz:** Dieselben stellen sich etwas billiger als bei uns.

Herr **Stumm:** Obwohl bei Ihnen das Motiv der Option für die Auswanderung nicht besteht wie in Lothringen. — Oder haben Sie auch französische Arbeiter?

Herr **Metz:** Nein, aber die Luxemburger können heute nach Frankreich hinübergehen. Es ist bei uns jetzt Mangel an Arbeit, also müssen die Leute auswandern.

Herr **Huber:** Gehen die Arbeiter nach Frankreich, weil sie bei Ihnen nicht voll beschäftigt sind?

Herr **Metz:** Ja! Aber wenn wir sie brauchen, können wir sie gleich wieder heranziehen.

Vorsitzender: Sie sagten, Sie hätten von 9 Hochöfen 6 im Gange, — das ist eigentlich kein schlimmes Verhältniß, denn 1, 2, auch mal 3 Oefen sind ja doch immer in Reparatur oder Reserve?

Herr **Metz:** Aber die 6 Oefen produziren nicht, was sie produziren könnten.

Vorsitzender: Wie hoch ist Ihre Produktion?

Herr **Metz:** Bei vollem Betriebe können wir mit 9 Hochöfen täglich 600 t produziren.

Herr **Stumm:** Und jetzt produziren Sie täglich?

Herr **Metz:** Ungefähr 400 t.

Vorsitzender: Also ein Drittel weniger Oefen und ein Drittel weniger Produktion.

Herr **Stumm:** Die Oefen, welche stehen, sind eben kleiner, und die großen Oefen, die gehen, sind nicht voll beschäftigt.

Herr **Meier:** Sonst stimmt es ja, — 4 : 6 und 6 : 9.

Herr **Stumm:** Nein, das ist doch nur anscheinend. — Der Herr Sachverständige produzirt in den großen Oefen weniger, als er könnte, weil von den 9 Oefen gerade die 3 älteren mit schlechterer Konstruktion stehen, die in der früheren Produktionsziffer mit einem weit geringeren Betrage figurirt haben, als der Durchschnitt der heutigen Hochöfenproduktion des Herrn Sachverständigen betrüge.

Vorsitzender: Es stimmt also nur zufällig.

b. Arbeitsverhältnisse.

Frage 1:

> Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

haben Sie schon beantwortet.

Frage 2:

> Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

Herr **Metz:** Ja wohl, es sind 30—40 pCt. Arbeiter entlassen worden, sowohl auf den Hütten wie auf den Gruben.

Frage 3:

> Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

Von 1869 bis 1873 sind die Löhne bei uns um 15 pCt. gestiegen und seit 1873 sind dieselben jedoch nur um 5 pCt. gefallen.

Vorsitzender: Wie hoch sind die Löhne im Allgemeinen?

Herr **Metz:** Für den gewöhnlichen Tagelöhner heute von 2,50—3 Frcs.

Herr **Stumm:** Können Sie den Verdienst Ihrer Grubenarbeiter im Durchschnitt angeben?

Herr **Metz:** Auf den Gruben war 1869 der Durchschnitt 3 Frcs., 1873 3,75 Frcs. und heute wieder 3 Frcs.

Vorsitzender: Und wie steht es mit den Hüttenarbeitern?

Herr **Metz:** Der Hüttenarbeiter verdient 6 bis 8 pCt. weniger.

Frage 4:

> Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

Nein, sie erheischen vielmehr eine Erhöhung, denn sonst wäre gar kein Gleichgewicht mehr zwischen den Preisen der Nahrungsmittel und der Löhne.

Frage 5:

> Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

Es würde jedenfalls eine Auswanderung in einem großen Maßstabe stattfinden.

Herr **Stumm:** Die Leute würden also in Frankreich auf lohnende Arbeit rechnen können, wenn sie auswandern?

(Wird bejaht.)

Vorsitzender: Frage 6:

> Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Herr **Metz:** Ich glaube, daß die höheren Löhne von 1873 unserem Arbeiter nur günstig waren. Unser Arbeiter ist sparsam, hat sich damals etwas erworben und seine Moralität hat jedenfalls nicht durch den größeren Verdienst gelitten.

Herr **Stumm:** Haben Sie nicht die Erfahrung gemacht, daß die Leute damals bei höherem Lohn vorzugsweise Bier und Wein, jetzt aber mehr Schnaps trinken?

Herr **Metz:** Die Schnapsbuden, die jetzt bestehen, haben damals nicht in so großer Menge bestanden. Ja, damals konnte der Arbeiter sich ein Glas Bier oder ein Glas Wein erlauben.

Vorsitzender: Ist die Leistungsfähigkeit bei den hohen Löhnen eine größere gewesen?

Herr **Metz:** Ja, ich glaube, daß die Leute mit größerer Lust arbeiteten und fleißiger waren.

Vorsitzender: Man hat in anderen Gegenden das Gegentheil erfahren.

Herr **Metz:** Ich kann nur von Luxemburg sprechen und da habe ich oft das Faktum konstatiren können.

Herr **Stumm:** Bei mir ist es ebenso.

Vorsitzender: Frage 7:

> Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

Herr **Metz:** Sind bei uns nie vorgekommen.

Vorsitzender: Frage 8:

> Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

Herr **Metz:** Der gewöhnliche Tagelöhner verdient in Belgien annähernd so viel als bei uns, 2 bis 3 Frcs. Die Arbeitsleistung schätzt man in Belgien um 10 pCt. höher als bei uns.

Vorsitzender: Wie steht es damit in Frankreich?

Herr **Metz:** Darüber bin ich nicht so orientirt. Die Arbeitsleistung wird dort dieselbe sein.

Vorsitzender: Frage 9:

> Sind die Arbeitslöhne einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

Herr **Metz:** In Belgien kann eine Ermäßigung eher eintreten, da thatsächlich die Nahrungsmittel billiger stehen wie bei uns.

Herr **Stumm:** Lebt der Arbeiter auch in Frankreich billiger als bei Ihnen, trotz der in Frankreich bestehenden kolossalen indirekten Steuern?

(Wird bejaht.)

Sie glauben also, daß die Leute in Frankreich zu ihrem Unterhalt weniger als in Luxemburg gebrauchen?

Herr **Metz:** Ja, das ist meine Ansicht.

Herr **Stumm:** Das ist um so auffallender, als doch in Luxemburg weit weniger Steuerlasten als im Deutschen Reiche existiren.

Herr **Metz:** Allerdings sind die Steuern bei uns geringer; jedoch muß der luxemburgische Arbeiter Staats- und Kommunalsteuern, sowie Schulgelder entrichten, obschon der Schulzwang bei uns nicht existirt. Ich schätze im Allgemeinen sämmtliche Steuern, welche unser Arbeiter jährlich

Nr. 1. Tarife für

Nach Esch via Ulflingen.

	Gruppe I. Heissen.				Gruppe II. Essen.			
	Kilometer.	Bestehende Tarife pro 10 000 kg	Grundtaxe pro Tonne und Kilometer.	Differenz an Kilometer und Frachtsatz	Kilometer.	Bestehende Tarife pro 10 000 kg	Grundtaxe pro Tonne und Kilometer.	Differenz an Kilometer und Frachtsatz
Nach Esch		M.	₰			M.	₰	
Heissen—Herbesthal	146	86,00	0,0262	von Esch nach Heissen 23 km näher und die Fracht um 0,796 ₰ pro Tonne höher (0,95 Cts.)	152	87,50	0,0262	von Esch nach Essen um 23 km näher, die Fracht jedoch um 0,75 ₰ pro Tonne höher (0,93 Cts.)
Herbesthal – Gouvy	85	Frcs.	Cts.		85	Frcs.	Cts.	
Gouvy—Esch	97	107,50	0,03275		97	109,30	0,03275	
	328				334			
		M.	₰			M.	₰	
Athus	146	78,40	0,0222		152	80.00	0,0224	
	205	Frcs.	Cts.		205	Frcs.	Cts.	
		98,00	0,02775			100,00	0,0278	
	351				357			

Bemerkungen: Die Distanz aus dem westfälischen Kohlenbecken nach den Hochöfen von Esch ist um 23 km geringer, trotzdem ist die Fracht nach Esch um 0,758 ₰ = 0,93 Cts. pro Tonne höher. Wendet man demnach den per Athus applizirten Tarif für Esch an, so würde die Fracht statt 87,33 M. nur 85,47 M. = 106,83 Frcs. pro 10 000 kg betragen.

zu bezahlen hat, auf ca. 15 Frcs. (4 Thlr.). Dem belgischen Arbeiter fallen überhaupt keine Steuern zur Last.

Vorsitzender:

C. Frachten.

Frage 1:

Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

Herr **Metz:** Im Durchschnitt bezahlen wir nach der Saar 5,85 Frcs., nach Aachen 6,85 Frcs., nach dem Rhein 9,15 Frcs. und nach Westfalen 10,88 Frcs. pro Tonne.

Vorsitzender: Das sind Ihre vorzüglichen Absatzgebiete, wie wir schon gehört haben.

Frage 2:

Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Herr **Metz:** Für Erze bezahlen wir im Innern 4 Cts. pro Tonne und Kilometer nebst 50 Cts. Expeditionsgebühren. Die eigentliche Basis, nach welcher unsere inneren Tarifsätze konstruirt sind, ist 5 Cts. pro Tonne und Kilometer nebst 50 Cts. Expeditionsgebühr. Ersterer ist ein Ausnahmetarif, der jeden Tag aufgehoben werden kann.

Vorsitzender: Wie groß ist das Quantum, welches Sie auf der Bahn transportiren?

Herr **Metz:** Wir transportiren jetzt nach Dommeldingen, wo 2 Oefen im Betriebe sind, 450 t Eisensteine und Zuschlag pro Arbeitstag.

Vorsitzender: Und nach Esch transportiren Sie per Landfuhre?

Herr **Metz:** Nein, die auf Hüttenwerk Esch zu verhüttenden Eisenerze werden theils mit unseren eigenen Waggons, theils per Prinz Heinrichs-Bahn transportirt!

Vorsitzender: Und welche Frachten bezahlen Sie für Koks?

Herr **Metz:** Ich kann hier nur die Entfernungen und die kilometrischen Sätze angeben. Da die Koks via Trier über die Rheinische resp. Bergisch-Märkische Bahn, dann über die Saarbrücker und unsere Bahnen oder via Herbesthal per Rheinisch-Westfälische Bahn, Belgische Staatsbahn und Luxemburger Wilhelmsbahn laufen, so sind die Frachtsätze ziemlich komplizirt und ich erlaube mir daher, Ihnen diese Tabellen, die Entfernungen und die Frachtsätze betreffend, zu überreichen.

Kokstransporte.

Gruppe III Bochum.				Distanz in Kilometer.	Frachtsatz in Mark und Frs.	Grundtaxe im Mittel pro Tonne und Kilometer	Distanz in Stunden	Frachtsatz nach Belg. Barème pro Tonne	Grundtaxe pro Tonne und Kilometer Belg. Barème	Grundtaxe pro Stunde Belg. Barème
Kilometer.	Bestehende Tarife pro 10000 kg	Grundtaxe pro Tonne und Kilometer	Differenz an Kilometer und Frachtsatz							
162 85 97	ℳ 88,50 Frcs. 110,62	₰ 0,0[illegible]57 Cts. 0,0321	von Esch nach Bochum um 23 km näher, die Fracht jedoch um 0,73 ₰ höher (0,912 Cts.)	335	ℳ 87,33 Frcs. 109,16	₰ 0,0260 Cts. 0,03258	67	Frcs. 6,85 ℳ 5,48	Cts. 0,02045 ₰ 0,01636	Cts. 0,1022 ₰ 0,08176
344										
162 205	ℳ 81,20 Frcs. 101,50	₰ 0,0221 Cts. 0,0276		358	ℳ 79,86 Frcs. 99,83	₰ 0,02223 Cts. 0,0278	72	Frcs. 7,10 ℳ 5,68	Cts. 0,0197 ₰ 0,01576	Cts. 0,0986 ₰ 0,0788
367										

Wendet man den für Kokstransporte gültigen belgischen Tarif auf diese Mitteldistanz von 335 km der westfälischen Kokereien nach Esch, so würde der Frachtsatz 5,48 ℳ pro Tonne betragen, statt nach dem heutigen Tarif 8,73 ℳ pro Tonne.

Nach Dommeldingen via Ulflingen. — Tarife für

	Gruppe I. Heissen.				Gruppe II Essen.			
	Kilometer.	Bestehende Tarife pro 10000kg.	Grundtaxe pro Tonne und Kilometer.	Differenz an Kilometer und Frachtsatz.	Kilometer.	Bestehende Tarife pro 10000kg.	Grundtaxe pro Tonne und Kilometer.	Differenz an Kilometer und Frachtsätzen.
Nach: Dommeldingen		M.	₰	Von Dommeldingen nach Heissen 47 km näher, Fracht nach Dommeldingen aber 0,246 ₰ pro Tonne höher (0,262 Cts.)		M.	₰	Dommeldingen 47 km näher, Fracht aber um 0,20 ₰ pro Tonne höher.
Heissen Herbesthal	146	80,50	0,0264		152	82,00	0,0264	
Herbesthal—Gouvy	85				85			
Gouvy Dommeldingen	73	Frcs. 100,62	Cts. 0,0330		73	Frcs. 102,50	Cts. 0,0330	
	304,61				310,62			
Athus	146 205	M. 78,40 Frcs. 98,00	₰ 0,0222 Cts. 0,02775		152 205	M. 80,00 Frcs. 100,00	₰ 0,0224 Cts. 0,0250	
	351,70				257			

Bemerkungen: Dommeldingen liegt dem Ruhrer Kohlenbecken um 47 km näher, jedoch ist der Frachtsatz für Dommeldingen um 1,97 M. höher.

Wendet man den für Kokstransporte gült. belg. Tarif auf diese Mitteldistanz von 311 km der westfälischen Kokereien nach Dommeldingen an, so würde der Frachtsatz 5,28 M. pro Tonne betragen statt nach dem heutigen Tarif 8,18 M. pro Tonne.

Nach Dommeldingen via Trier. — Tarife für

	Gruppe I. Heissen.				Gruppe II. Essen.			
	Kilometer	Bestehende Tarife pro 10000kg.	Grundtaxe pro Tonne und Kilometer.	Differenz in Kilometer und Frachtsatz.	Kilometer.	Bestehende Tarife pro 10000kg.	Grundtaxe pro Tonne und Kilometer.	Differenz in Kilometer und Frachtsatz.
Nach: Dommeldingen		M.	₰	Dommeldingen 27 km näher, die Fracht jedoch um 0,246 ₰ pro Tonne höher.		M.	₰	Dommeldingen 27 km näher, die Fracht jedoch um 0,20 ₰ pro Tonne höher.
Heissen—Trier ...	267	80,50	0,0248		330	82,00	0,0248	
Trier—Wasserbillig.	15,59							
Wasserbillig—Dommeldingen ...	41,30	Frcs. 100,62	Cts. 0,03106			Frcs. 102,50	Cts. 0,03106	
	324							
Athus	351	M. 78,04 Frcs. 98,00	₰ 0,0222 Cts. 0,02775		357	M. 80,00 Frs. 100,00	₰ 0,0244 Cts. 0,0305	

Kokstransporte (Fortsetzung).

Gruppe III. Bochum. Kilometer.	Bestehende Tarife pro 10000 kg	Grundtaxe pro Tonne und Kilometer.	Differenz an Kilometer und Frachtsätzen.	Distanz im Mittel. km	Frachtsatz im Mittel.	Grundtaxe im Mittel pro Tonne und Kilometer.	Distanz in Stunden.	Frachtsatz nach Belg. Barème pro Tonne.	Grundtaxe pro Tonne und Kilometer nach Belg. Barème	Grundtaxe pro Stunde Belg. Barème
162	ℳ 83,00	₰ 0,0259	Dommeldingen 47 km näher, Fracht jedoch um 0,18 ₰ pro Tonne höher.	311	ℳ 81,83	₰ 0,0262	62	Frcs. 6,60	Cts. 0,0212	Cts. 0,1064
85										
73	Frcs. 103,75	Cts. 0,03237			Frcs. 102,28	Cts. 0,0328		ℳ 5,28	₰ 0,01696	₰ 0,0851
320										
	ℳ 81,20	₰ 0,0221		358	ℳ 79,86	₰ 0,0223	72	Frcs. 7,10	Cts. 0,0197	Cts. 0,0986
162	Frcs.	Cts.			Frcs.	Cts.		ℳ	₰	₰
205	101,50	0,0276			99,83	0,0278		5,68	0,01576	0,0788
367										

Kokstransporte (Fortsetzung).

Gruppe III. Bochum. Kilometer.	Bestehende Tarife pro 10000 kg	Grundtaxe pro Tonne und Kilometer.	Differenz in Kilometer und Frachtsatz.	Durchschnittliche Distanz in Kilometer	Durchschnittlicher Frachtsatz.	Grundtaxe im Mittel pro Tonne und Kilometer.	Durchschnittliche Distanz in Stunden.	Frachtsatz nach Belg. Barème	Grundtaxe pro Tonne und Kilometer nach Belg. Barème	Grundtaxe pro Stunde nach Belg. Barème
340	ℳ 83,00	₰ 0,0244	Dommeldingen 27 km näher, die Fracht jedoch um 0,18 ₰ pro Tonne höher.	331	ℳ 81,83	₰ 0,0247	66	Frcs. 6,80	Cts. 0.0206	Cts. 0,103
	Frcs. 103,75	Cts. 0,0305			Frcs. 102,28	Cts. 0,0309		ℳ 5,60	₰ 0,0169	₰ 0,0848
367	ℳ 81,20	₰ 0,0221		358	ℳ 79,75	₰ 0,0222	72	Frcs. 7,10	Cts. 0,0197	Cts. 0,0986
	Frcs. 101,50	Cts. 0,0276			Frcs. 99,68	Cts. 0,0278		ℳ 5,68	₰ 0,01571	₰ 0,0788

Koks-

	Mons.						
	Distanz in Kilometer via Athus	Frachtsatz pro Tonne.	Frachtsatz pro Tonne u. Kilometer.	Distanz in Stunden.	Tarif nach Belg. Barême.	Belgischer Tarif pro Tonne u. Kilometer.	Belgischer Tarif pro Tonne u. Stunde.
Esch.							
Belgische Staatsbahn 250	271	Frcs. 6,79	Cts. 0,0252	54	Frcs. 6,20	Cts. 0,023	Cts. 0,115
Prinz Heinrich 21		M. 5,43	₰ 0,02016		M. 4,96	₰ 0,0184	₰ 0,092
Dommeldingen.	via Bettingen.						
Belgische Staatsbahn 230	260	Frcs. 7,03	Cts. 0,0270	52	Frcs. 6,10	Cts. 0,023	Cts. 0,115
Reichsbahn 30		M. 5,62	₰ 0,0216		M. 4,88	₰ 0,0184	₰ 0,092
Athus.							
Belgische Staatsbahn	250	Frcs. 5,50	Cts. 0,0220	50	Frcs. 6	Cts. 0,024	Cts. 0,120
		M. 4,40	₰ 0,0176		M. 4,80	₰ 0,0192	₰ 0,096

Athus ist durch den Spezial-Tarif Nr. 13 begünstigt.

Nr. 2. Tarife für

Eisenstein-

Von	Oettingen.				
	Distanz in Kilometer.	Frachtsatz pro Tonne. Frcs.	Frachtsatz pro Tonne. M.	Grundtaxe pro Tonne und Kilometer. Cts.	Grundtaxe pro Tonne und Kilometer. Mpf.
Nach					
Dommeldingen	27	1,60	1,28	0,0592	0,0474
Athus via Prinz Heinrichsbahn . .	33	Kommen keine Erze zum Transport.			
Steinfort via Prinz Heinrichsbahn .	46	do.		do.	do.

Transportfrachten für

von den Kartirungsstationen der belgischen Erz-

Von	Rhisnes.				
	Distanz in Kilometer.	Frachtsatz pro Tonne. Frcs.	Frachtsatz pro Tonne. Mpf.	Grundtaxe pro Tonne und Kilometer. Cts.	Grundtaxe pro Tonne und Kilometer. Mpf.
Nach					
Charleroi	45	2,15	1,72	0,0477	0,03816
Chatelineau	35	1,90	1,52	0,0542	0,04336
Farciennes	35	1,90	1,52	0,0542	0,03816
La Croyére	65	2,95	2,36	0 0454	0,03632
Monceau Usines	50	2,15	1,72	0,0430	0,03440
Marchiennes	45	2,15	1,72	0,0477	0,03816
Bracquegnies	70	3,10	2,48	0,0443	0,03544

Transporte.

Centre.							Lütticher Becken.						
Distanz in Kilometer.	Frachtsatz pro Tonne.	Frachtsatz pro Tonne u. Kilometer.	Distanz in Stunden.	Frachtsatz nach Belg. Baréme.	Belgischer Tarif pro Tonne u. Kilometer.	Belgischer Tarif pro Tonne u. Stunde.	Distanz in Kilometer.	Tarif pro Tonne.	Tarif pro Tonne u. Kilometer	Distanz in Stunden.	Tarif nach Belg. Baréme.	Belgischer Tarif pro Tonne u. Kilometer.	Belgischer Tarif pro Tonne u. Stunde.
via Athus.							via Ulflingen.						
215 21 } 236	Frcs. 6,45 M. 5,16	Cts. 0,0273 ₰ 0,02184	47	Frcs. 5,85 M. 4,68	Cts. 0,0248 ₰ 0,0198	Cts. 0,124 ₰ 0,0992	90 97 } 187	Frcs. 6,05 M. 4,84	Cts. 0,0327 ₰ 0,02624	38	Frcs. 5,40 M. 4,32	Cts. 0,0284 ₰ 0,0227	Cts. 0,142 ₰ 0,1136
via Bettingen.													
195 30 } 225	Frcs. 6,68 M. 5,34	Cts. 0,0297 ₰ 0,02376	45	Frcs. 5,75 M. 4,60	Cts. 0,0254 ₰ 0,0203	Cts. 0,127 ₰ 0,1016	90 73 } 163	Frcs. 6,05 M. 4,84	Cts. 0,0371 ₰ 0,0296	33	Frcs. 5,15 M. 4,12	Cts. 0,0312 ₰ 0,0249	Cts. 0,156 ₰ 0,1248
215	Frcs. 5,15 M. 4,12	Cts. 0,0239 ₰ 0,01912	43	Frcs. 5,65 M. 4,52	Cts. 0,0260 ₰ 0,0208	Cts. 0,131 ₰ 0,1018	170	Frcs. 4,75 M. 3,80	Cts. 0,0280 ₰ 0,0224	34	Frcs. 5,20 M. 4,16	Cts. 0,0305 ₰ 0,0244	Cts. 0,1529 ₰ 0,1223

Bemerkung. In diesem Kokstarif vom Lütticher Becken ist auf die Anomalie, welche zwischen Station Dommeldingen und Station Esch besteht, aufmerksam zu machen. Dommeldingen liegt 25 km näher und ist doch mit demselben Frachtsatz wie Esch belegt.

Eisenerztransporte.

Tarife.

Esch a. d. Alzette.					Belvaux.				
Distanz in Kilometer.	Frachtsatz pro Tonne.		Grundtaxe pro Tonne und Kilometer.		Distanz in Kilometer.	Frachtsatz pro Tonne.		Grundtaxe pro Kilometer und Tonne.	
	Frcs.	M.	Cts.	Mkpf.		Frcs.	M.	Cts.	Mkpf.
25	1,50	1,20	0,0600	0,0480	31	1,62	1,296	0,0522	0,04176
21	1,28	1,02	0,0610	0,0485	15	1,25	1,00	0,0833	0,0666
34	1,60	1,28	0,0470	0,0376	28	1,45	1,16	0,0518	0,0414

Belgische Eisenerze
gruben nach Becken, Charleroi und Centre.

St. Denis Bovesse.					Distanz in Kilometer.	Bedrin.			
Distanz in Kilometer.	Frachtsatz pro Tonne.		Grundtaxe pro Tonne und Kilometer.			Frachtsatz pro Tonne.		Grundtaxe pro Tonne und Kilometer.	
	Frcs.	M.	Cts.	Mkpf.		Frcs.	M.	Cts.	Mkpf.
40	2,00	1,60	0,0500	0,04000	40	2,00	1,60	0,0500	0,04000
35	1,90	1,52	0,0542	0,04336	35	1,90	1,52	0,0542	0,04336
30	1,90	1,52	0,0603	0,04824	30	1,75	1,40	0,0580	0,04640
60	2,80	2,44	0,0466	0,03728	70	3,10	2,48	0,0414	0,03312
50	2,25	1,80	0,0455	0,03640	50	2,25	1,80	0,0455	0,03640
45	2,15	1,72	0,0518	0,04144	50	2,15	1,72	0,0430	0,03440
65	2,95	2,36	0,0454	0,03632	70	3,10	2,48	0,0443	0,03544

Von Esch nach

	Eisenstein.			Roheisen.	
	Distanz in Kilometer.	Frachtsatz pro Tonne. Frcs.	Grundtaxe pro Tonne und Kilometer. Cts.	Frachtsatz pro Tonne. Frcs.	Grundtaxe pro Tonne und Kilometer. Cts.
Chatelin—Chatelet	206 P. H.	6,13	0,0297	6,64	0,0322
Marchienne	211 „	6,18	0,0293	6,74	0,0319
Ougrée, Seraing und Sclessin	186 „	5,93	0,0319	6,49	0,0349

Eisenerz- und Roheisentransporte von Esch nach

	Kilometer.	Erze. Frcs.	Roheisen. Frcs.
Mont St. Martin, Longwy, Réhon	24,25	2,78	3,14

Eisenerze und Roheisentarif

	Alter Tarif für Erze 1. Januar 1877. Esch.	Neuer Tarif für Erze 1. Juli 1878. Esch.	Distanz in Kilometer. Esch.	Bestehender Tarif 1. Januar 1877 Roheisen. Esch.	Bewilligte Reduktion 1. Juli 1878 für Erztransporte. Heutige Frachtdiff.	Differenz zu Gunsten der Erze. Alter Tarif.
	pro 10 000 km					
Nach	M.	M.	km.	M.	M.	M.
Dillingen	39	36,70	117,88	41	2,30	2
Burbach	44	41,20	142,44	47	2,80	3
Neunkirchen	50	45,50	166,10	52	4,50	2

Von Dommeldingen nach Athus.

Roheisen.			Roheisen.		
Distanz in Kilometer.	Frachtsatz pro Tonne. Frcs.	Grundtaxe pro Tonne und Kilometer. Cts.	Distanz in Kilometer.	Frachtsatz pro Tonne. Frcs.	Grundtaxe pro Tonne und Kilometer. Cts.
231 via Bett.	6,85	0,02966	185	5,35	0,0289
236 „ „	6,90	0,0292	195	5,40	0,0277
163 via Ulf.	6,95	0,0426	165	5,10	0,0309

Eisenerztransporte von Esch nach Belgien.

	Frcs.		pro Tonne u. Kilom.
185 km. Belg. Staatsbahn gemäß T. S. Nr. 12 hat ein Transport von	4,85	=	0,0262
21 „ Prinz Heinrich von Esch nach Athus	1,28	=	0,0609
Transport von Esch nach Chatel	6,13 Frcs.		

Roheisentransporte.

	Francs.		pro Tonne u. Kilom.
21 km. Esch nach Athus Pr. H.	1,31	6,69	= 0,064
185 „ Belgische Staatsbahn	5,35		= 0,0289

von Esch nach Saar.

Differenz zu Gunsten der Erze zwischen neuem Tarif für Erze und Roheisen-Tarif.	Grundtaxe nach altem Tarif für Erze von Esch pro Tonne und Kilometer. 1. Januar 1877.	Grundtaxe nach neuem Tarif für Erze von Esch pro Tonne und Kilometer. 1. Juli 1878.	Frachtdifferenz pro Tonne und Kilometer.	Grundtaxe nach Roheisentarif pro Tonne und Kilometer.	Grundtaxe. Differenz zwischen altem Erztarif und Roheisentarif pro Tonne und Kilometer. Zu Gunsten der Erze.	Grundtaxe. Differenz zwischen neuem Erztarif und Roheisentarif pro Tonne und Kilometer. Zu Gunsten der Erze.
via Konz.						
M.	₰	₰	₰	₰	₰	₰
4,30	0,0331	0,0311	0,0020	0,0348	0,0017	0,0037
5,80	0,0309	0,0289	0,0020	0,0330	0,0021	0,0041
6,50	0,0301	0,0274	0,0027	0,0313	0,0012	0,0039

Eisensteintarife von Esch und Roheisentarife

	Alte Tarife für Erze von Esch vom 1. Januar 1877.	Neuer Tarif für Erze von Esch 1. Juli 1878.	Distanz in Kilometer Esch.	Tarif, bestehend 1. Januar 1877 für Roheisen von Dommeldingen.	Distanz in Kilometer von Dommeldingen.	Bewilligte Reduktion für Erztransporte von Esch pro 10 Tons.	Differenz zu Gunsten des Roheisens alter Tarif.
							pro 10 000 kg
Nach	*M.*	*M.*	km.	*M.*	km.	*M.*	*M.*
Dillingen . . .	39	36,70	117,88	38	100,18	2,30	1,00
Burbach	44	41,20	142,44	44	125,44	2,80	0,00
Neunkirchen . . .	50	45,50	166,10	50	149,10	4,50	0,00

Nr. 3. Tarife für Roheisen-Transporte.

Roheisen-Versandt nach Belgien und Frankreich im Jahre 1878 nebst den jetzigen Frachten.

Belgien.	Es kamen resp. kommen zum Versandt Tonnen.	Gesammt-Versandt nach jedem einzelnen Gebiete. Tonnen.	Distanz in Kilometer.	Fracht per Waggon ab Dommeldingen 10 000 Kilogramm.	Durchschnitts-Distanz für die einzelnen Gebiete. Kilometer.	Durchschnitts-Fracht für die einzelnen Gebiete. Mark.	Gesammt-Durchschnitts-Distanz. Kilometer.	Gesammt-Durchschnitts-Fracht. Mark.	
Marchienne-au-Pont . .	5 360		210	54,56					
id Zône	2 540		205	54,10					
La Croyère	5 900		230	56,16					
La Louvière	3 000		230	55,76					
Jemmapes	4 200		250	57,76					
Marcinelle	2 800		205	54,16					
Châtelet	2 000	41 680	195	53,36					0,0258 ₰
Charleroi	50		200	53,76	213	54,91			0,03225 Ct.
Tubize	9 370		255	57,76					
Couillet	140		200	53,76			213	54,91	0,02580 ₰
Montigny s. Sbre. . .	2 900		210	54,56					0,03225 Ct.
Monceau s. Sbre. .	1 000		210	54,56					
Seraing	1 280		163	54,56					
Hame St. Pierre . . .	1 200		225	53,95					
Frankreich.									
Louvroil	2 760		243	53,60					
Brévilly	740	4 190	119	45,60	211	51,60			0,02445 ₰
Blanc Misseron . . .	690		271	55,60					0,03056 Ct.

Die Quantitäten verstehen sich, was in den ersten 10 Monaten des Jahres versandt wurde, und was in den beiden letzten Monaten voraussichtlich zum Versandt kommen wird.

von Dommeldingen nach der Saar.

Differenz zu Gunsten der Erze neuer Tarif.	Grundtaxe. Alter Tarif für Erze von Esch pro Tonne und Kilometer 1. Januar 1877.	Grundtaxe. Neuer Tarif für Erze von Esch pro Tonne und Kilometer 1. Januar 1878.	Grundtaxe. Tarif für Roheisen von Dommeldingen 1. Januar 1877.	Grundtaxe. Differenz zwischen altem Tarif für Erze und Tarife für Roheisen pro Tonne und Kilometer. Zu Gunsten der Erztransporte.	Grundtaxe. Differenz zwischen neuem Erztarif und Roheisen pro Tonne und Kilometer. Zu Gunsten der Erztransporte.	Grundtaxe Differenz zwischen altem und neuem Tarif für Erze pro Tonne und Kilometer, Reduktion pro Tonne und Kilometer.
via Konz.						
M.	₰	₰	₰	₰	₰	₰
2,00	0,0331	0,0311	0,0379	0,0048	0,0068	0,0020
2,80	0,0309	0,0289	0,0357	0,0048	0,0068	0,0020
4,50	0,0301	0,0274	0,0335	0,0034	0,0061	0,0027

Roheisen-Versandt nach Deutschland im Jahre 1878 nebst den jetzigen Frachten.

	Es kamen resp. kommen zum Versandt. Tonnen.	Gesammt-Versandt nach jedem einzelnen Gebiete. Tonnen.	Distanz in Kilometer.	Fracht per 10 000 Kilogramm ab Dommeldingen Mark.	Durchschnitts-Distanz für die einzelnen Gebiete. Kilometer.	Durchschnitts-Fracht für die einzelnen Gebiete. Mark.	Gesammt-Durchschnitts-Distanz. Kilometer.	Gesammt-Durchschnitts-Fracht. Mark.	Grundtaxe pro Tonne und Kilometer.
Nach dem Saargebiet.									
St. Ingbert	23 000		186	60					
Neunkirchen	5 500		166	50					
Völklingen	3 300	44 600	133	42	149	46,80			0,0314 ₰
Burbach	11 000		142	44					0,03925 Ct.
Dillingen	1 800		117	38					
Nach Aachener Becken.									
Rothe Erde	4 300	9 300	176	53,60	181	54,70			0,0302 ₰
Eschweiler	5 000		187	56,10					0,03775 Ct.
Köln-Düsseldorf.									
Kalk	1 800		328	77,60					0,02513 ₰
Ehrenfeld	1 700	16 300	241	66,20	278	73,23			0,0314 Ct.
Düsseldorf	12 800		265	75,90					
Westfalen.							257	72	0 02802 ₰ 0,03502 Ct.
Duisburg	14 000		304	80,80					
Dortmund	3 600		364	86,70					
Hattingen	5 200		317	85					
Horst b. Steele	6 000		308	85					
Essen	5 400		305	84,90					
Wetter	2 300		329	87,60					
Schalke	3 200		320	84,90					0,0262 ₰
Laar	3 600	52 830	282	79,80	325	86,98			0,03345 Ct.
Hörde	80		360	91,20					
Oberhausen	2 130		299	83,60					
Hüsten	900		350	96,90					
Hamm	5 650		369	96,30					
Haspe	600		318	87,60					
Witten	170		329	87,10					

Vorsitzender: Haben Sie besondere Beschwerden gegen die Konstruktion der Tarife?

Herr **Metz:** Unsere Beschwerden bestehen darin, daß unsere Konkurrenten an der belgischen Grenze, obschon sie 23 resp. 47 km entfernter von der Ruhr liegen als wir, eine niedrigere Totaltaxe pro 1000 kg bezahlen.

Vorsitzender: Also die belgischen Werke in Ihrer Nähe beziehen ebenfalls Ruhr-Koks?

(Wird bejaht.)

Ganz oder zum Theil?

Herr **Metz:** Diese Werke beziehen auch belgische Koks, welche, da dieselben den Kohlenbecken „Centre und Lüttich" näher liegen, ihnen ebenfalls billiger zu stehen kommen.

Die Selbstkosten der Ruhr-Koks nach dort berechnen sich um $0{,}90$ Cts. pro Tonne niedriger, was den Preis der Tonne Roheisen um ca. 1 Frc. 30 Cts. vermindert.

Herr **Stumm:** Sie wissen nicht, ob diese Differenz sich nur auf besonders billige Transportantheile in Belgien bezieht oder auch für die deutschen Strecken?

Herr **Metz:** Die Direktionen der Bergisch-Märkischen und Rheinischen Bahnen, welche den Transport unserer Koks via Herbesthal respektive Bleiberg effektuiren, behaupten, daß die ihnen zufallenden Antheile für die Luxemburgischen Transporte nicht höher seien, als die Antheile für die Koksfrachten nach Athus und Athus-Transit, so daß diese Frachtdifferenz zu Gunsten letzterer Station und von der Basis, nach welcher die Frachtsätze der belgischen Staatsbahn konstruirt sind, herrühren kann.

Herr **Huber:** Sind in Frankreich ähnliche Verhältnisse bezüglich der Frachten?

Herr **Metz:** Gewiß, das Becken von Longwy genießt dieselbe niedrige Taxe bis Athus, wie Athus selbst.

Herr **Stumm:** Ist die Fracht von Westfalen nach Longwy absolut niedriger, als die nach Esch, oder stellt sich das ziemlich gleich?

Herr **Metz:** Das stellt sich gleich, aber die Entfernung ist viel größer.

Der Frachtsatz von Westfalen nach Longwy respektive Mont St. Martin ist dem von der Ruhr nach Esch ziemlich gleich, jedoch muß ich bemerken, daß Esch um 26 km dem deutschen Kohlenbecken näher liegt.

Herr **Stumm:** Ich möchte dann noch fragen: hat nicht Belgien für den Bezug seiner Erze und Kohlen, resp. Koks sehr viel billigere Frachten als Sie?

Herr **Metz:** Nach den heutigen Tarifen werden in Belgien Erze, Kohlen und Koks zu $0{,}04$ Cts. pro Tonne und Kilometer transportirt, während bei uns der heutige Ausnahmesatz $0{,}06$ Cts. ist.

Vorsitzender: Mit der Expeditionsgebühr?

(Wird bejaht.)

Herr **Stumm:** Das ist der Lokaltarif im Innern. Hat Belgien nicht bei größeren Entfernungen noch niedrigere Tarife?

(Wird bejaht.)

Bis zu welchem Maße geht das herunter?

Herr **Metz:** Ja, es geht bis auf $0{,}01$ Cts. pro Tonne und Kilometer herunter, d. h. das über 100 km weit zu transportirende Gut wird nur um mehr $0{,}01$ Cts. je pro Tonne und Kilometer tarifirt. Die Basis, auf welcher die Frachtsätze der belgischen Staatsbahn konstruirt sind, ist bei Weitem günstiger für die Transporte der Güter der 4. Klasse, als die Grundtaxe für die Beförderung derselben Güter auf den Bahnen, welche wir benutzen müssen. Namentlich vermindert sich auf der belgischen Staatsbahn der Frachtsatz pro Tonne und Kilometer mit der Entfernung [von 1 bis 5; von 5 bis 15; 15 bis 20 Stunden (lieues)]; so daß derselbe auf $0{,}018$ Cts. heruntergehen kann. So z. B. würde sich der Frachtsatz einer Tonne obengenannter Güter von Bochum nach Esch, nach dem belgischen Tarife auf 6 Frcs. 95 Cts. berechnen, während wir für dieselbe Distanz 11 Frcs. 06 Cts. entrichten müssen.

Herr **Stumm:** Das ist der niedrigste Durchschnittssatz für Rohmaterialien?

(Wird bejaht.)

Wird auch Roheisen zu diesem Satz befördert?

(Wird bejaht.)

Also ein Satz, den wir nur auf Kanälen kennen.

Herr **Metz:** Ich möchte dazu bemerken, daß **Belgien** trotz der niedrigen Frachtsätze noch heute seine Eisenbahnanlagen mit 5 pCt. verzinst.

Wir haben noch eine Beschwerde gegen die jetzt bestehenden Tarife von den luxemburgischen Stationen nach dem Saargebiete. Durch die enorme Differenz in den Frachtsätzen für Eisenerze und Roheisen ist unser Roheisenabsatz bedeutend erschwert und hat auch in Folge derselben merklich abgenommen. Wir bezahlen nämlich für Roheisen $0{,}80$ Cts. pro Tonne mehr als die Hochofenanlagen der Saar für ihre Bezüge der luxemburgischen Eisensteine.

Durch diese Transportbegünstigung der Eisenerze ist das an der Saar produzirte Roheisen um 2 Frcs. 40 Cts. pro Tonne also bevortheilt.

Herr **Meier:** Also $2{,}40$ Frcs., um die die Saarwerke begünstigt sind.

Herr **Stumm:** Ich möchte dazu bemerken, daß es sich hier um einen Spezialtarif für Eisensteine und Kohlen handelt, der sich auf Roheisen nicht erstreckt.

Vorsitzender: Dieser Ausnahmetarif ist schon vor Jahren eingeführt.

Herr **Stumm:** Ich glaube doch erst seit der Aufhebung der Tariferhöhung von 1874. Bis dahin war der Satz für Roheisen und Erze derselbe; später wurde die Tariferhöhung für Erze zurückgezogen, für Roheisen blieb sie aber bestehen.

Herr **Huber:** Es ist also nicht blos die ausländische, sondern auch die inländische Konkurrenz, durch die Sie sich hinsichtlich der Frachten benachtheiligt fühlen?

Herr **Metz:** Ja. Jedenfalls sind jetzt die Saarwerke begünstigt. Es muß doch bei einer vernünftigen Tarifkombination das bis jetzt anerkannte, naturrichtige Prinzip nicht außer Acht gelassen werden, das Roheisen nämlich in der Nähe der Eisensteinfelder und das Eisen in der Nähe der Kohlen darzustellen!

Herr **Stumm:** Ich muß doch konstatiren, daß die Beschwerde des Herrn Sachverständigen sich nicht darauf bezieht, daß eigentliche Begünstigungen auf deutschen Bahnen stattfinden, sondern nur darauf, daß ein verschiedener Tarifsatz für Roheisen und für Erze besteht.

(Wird bejaht.)

Herr **Huber:** Sind die Disparitäten hinsichtlich der Frachtsätze, die Sie geniren, im Inlande eben so vorhanden, wie im Auslande?

Herr **Metz:** Ich habe eben nur die existirende Disparität hinsichtlich der Frachtsätze zwischen den luxemburger und Saarstationen hervorgehoben, was jedoch die Frachtdifferenzen im Inlande betrifft, so erlaube ich mir Sie auf die in den Ihnen eingereichten Tabellen, verzeichneten Disparitäten aufmerksam zu machen.

Herr **Stumm:** Es handelt sich lediglich darum, daß in Deutschland sehr allgemein das Prinzip besteht, Roheisen theurer zu fahren als Erze.

Vorsitzender: Sie wünschen also, daß das Roheisen ebenso tarifirt werde, wie Rohmaterialien?

Herr **Metz:** Ja. Ich füge auch hinzu, daß Belgien, wie ich vernommen, wiederum neue und günstigere Tarife für den Export eingeführt hat, so daß von Charleroi nach Antwerpen der Frachtsatz von 4 Frcs. statt 6 Frcs. angewandt wird.

Herr **Stumm:** Dieser neue Tarif von 4 Frcs. würde also nur 1/2 Cent. pro Tonne und km ausmachen?

Herr **Metz:** Nein, Charleroi — Antwerpen fällt in die niedrigste Zone.

Frage 4:

Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

Wie mir immer mitgetheilt, soll dies der Fall sein, ich kann jedoch keinen Beweis dafür liefern.

d. Verkaufspreise.

Frage 1:

Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate ihrer Werke am Ursprungsorte?

Puddeleisen verkaufen wir jetzt zu 45—47 Frcs., je nachdem das Eisen kalt, heiß oder sehr heiß erblasen ist, und das Gießereieisen Nr. 3a 56 Frcs. und dann gehen wir um 1 Frc. per Nummer herunter also 56, 55, 54, 53 Frcs. von Nr. 3 bis Nr. 6, alles jedoch mit 2 pCt. Sconto.

Herr **Meier:** 1 ist die niedrigste Nummer?

Herr **Metz:** Nr. 1 ist die höchste Nummer, welche wir jedoch selten erzeugen, gewöhnlich beschränkt sich unsere Fabrikation auf die Nummern 3, 4, 5 und 6.

Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Diese Werke erzielen dieselben Preise und haben auch denselben Markt.

Frage 3:

Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

Die Steigerung ist bei uns am Ende des Krieges eingetreten; während desselben haben wir unsere Preise um 5 Frcs. pro Tonne heruntersetzen müssen.

Vorsitzender: Wie standen sie 1869?

Herr **Metz:** 70 Frcs. pro Tonne das Puddeleisen, während des Krieges 65 Frcs. und nach demselben wiederum 70 Frcs., 1872 sind wir von 70 auf 140 Frcs. gekommen.

Bei dem Verkaufspreise von 140 Frcs. hatten wir, wie schon erwähnt, über 100 Frcs. Selbstkosten. Der Verkaufspreis ist in den Jahren: 1873 auf 90 Frcs., 1874 auf 75 Frcs., 1875 auf 55 Frcs., 1876 auf 47 Frcs. gefallen. Im Jahre 1877 hat sich der Preis auf 47 Frcs. gehalten, während in 1878 derselbe auf 45 Frcs. gefallen ist.

Frage 4:

Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

(Wird verneint.)

Damit fällt Frage 5:

Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

aus.

Frage 6:

Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

In Belgien stellen sich die heutigen Verkaufspreise für das mit Schlacken produzirte Puddelroheisen Nr. I zu 40 Frcs., Nr. II. zu 48 Frcs., Nr. III. zu 50 Frcs., während das mit wenigeren Schlacken erzeugte Puddeleisen zu 54 Frcs. pro Tonne angeboten wird.

In Frankreich sind in den letzteren Wochen Verträge zu 52 Frcs. pro Tonne abgeschlossen worden.

Herr **Stumm:** Das ist dieselbe Qualität, die Sie zu 45—47 Frcs. verkaufen?

(Wird bejaht.)

Vorsitzender Frage 7:

Verkauft das Ausland für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt, und in welchem Verhältniß und aus welchen Gründen geschieht dies?

Herr **Metz:** In diesem Momente wird allerdings, was Roheisen anbelangt, weder belgisches noch französisches Fabrikat nach Luxemburg eingeführt, jedoch steht fest, wie auch allgemein bekannt, daß Belgien für den Export seiner Eisenprodukte niedrigere Preise stellt, als für seinen inneren Markt.

e. Kreditverhältnisse.

Frage 1:

Finden die Werke Ihres Distriktes Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

(Nein!)

Frage 2:

Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

Kommt nicht vor.

Frage 3:

Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde?

Die Zahlungsfrist, welche wir unseren Abnehmern gewöhnlich stellen, ist für Deutschland auf 3 Monate, für Belgien und Frankreich auf 4 Monate Ziel. Jedoch muß ich bemerken, daß dieselbe nicht immer eingehalten wird.

Herr **Stumm:** Sie meinen für den Verkauf Ihres Roheisens nach Belgien und Frankreich?

Vorsitzender: Ich denke, Sie verkaufen keines?

Herr **Stumm:** Der Herr Sachverständige wollte die Frage später beantworten.

Vorsitzender: Und im Inlande, in Deutschland?

Herr **Metz:** Durch die traurige Lage der deutschen Eisenindustrie kann diese 3-Monatsfrist nicht immer aufrecht erhalten bleiben.

Vorsitzender: Welchen Diskont gewähren Sie?

Herr **Metz:** Gewöhnlich 2 pCt.

Vorsitzender: Wie ist es mit dem Bezug des Koks?

Herr **Metz:** In Belgien können wir zu 4 Monate oder per Comptant mit 2 pCt. Diskont, in Westfalen nur per Comptant die Koksverträge abschließen. Zuweilen gewähren letztere Koksanlagen $1\frac{1}{2}$—$2\frac{1}{2}$ pCt. Sconto.

Herr **Meier:** Wenn Ihnen nicht mehr bewilligt wird, werden Sie die Preise um so mehr heruntersetzen?

Herr **Metz:** Das ist eine Geldfrage.

Vorsitzender: Frage 4:

Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt?

Diese trifft für Sie nicht zu.

Herr **Stumm:** Ich glaube doch, Sie sind ja mit Ihren ganzen Produktionsverhältnissen dabei interessirt.

Herr **Metz:** Das Münzwesen hat auf die luxemburgischen Produktionsverhältnisse gar keinen ungünstigen Einfluß ausgeübt; im Gegentheil hat es die Kalkulationen wesentlich erleichtert, indem die Mark leichter als Thaler sich in Franks umrechnen lassen. Was nun die neuen Verhältnisse des Bankwesens betrifft, so haben dieselben für Luxemburg verschiedenen Nachtheil zur Folge gehabt. Bei uns bestehen nämlich 2 Zettelbanken, welche ja heute keine ihrer Noten über unsere Grenze bringen dürfen, wodurch natürlich der Umsatz derselben eine bedeutende Verminderung erlitten und der Diskont in Folge dessen erhöht werden mußte.

Herr **Stumm:** Ich möchte konstatiren, daß der Herr Sachverständige, wenn er von Franks spricht, nicht den französischen Frank versteht, der der dortigen Währung entspricht, sondern er versteht unter Frank 80 preuß. Pfennige; das kurrente Geld ist bei Ihnen das deutsche Geld, nur daß Sie 80 Pf. 1 Frank nennen?

(Zustimmung des Sachverständigen.)

Vorsitzender: Frage 5.:

Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

Herr **Metz**: Diese Verhältnisse stehen in Belgien und in Frankreich günstiger als bei uns. Der beste Beweis hierzu ist, daß der Zinsfuß, welcher in Belgien zwischen 3 pCt. und 4 pCt., in Frankreich zwischen 2 und 3 pCt. variirt; während in Deutschland derselbe doch selten unter 5 pCt. zu stehen kommt.

Herr **Meier**: Wir haben lange Zeit in Berlin $2^1/_4$ und $2^1/_2$ pCt. diskontirt.

Herr **Metz**: Die Kreditverhältnisse sind meiner Ansicht nach in Belgien und in Frankreich günstigere, wie bei uns. Wie schon erwähnt, bestehen dort die Zahlungsbedingungen auf 4 Monate und ferner der Usus, den Preis der Waare durch einen Accept auf 4 Monate decken zu können. Diesen Accept kann der Lieferant sofort sich diskontiren lassen, wodurch er sich auf eine leichte Art Geld verschaffen kann und deshalb ein viel geringeres Betriebskapital nöthig hat.

Vorsitzender: f. Einfluß der Gesetzgebung.

Frage 1.:

In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?

Frage 2:

Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung rc.?

Das findet Alles bei Ihnen nicht statt.

Herr **Stumm**: Vielleicht haben Sie Beschwerden über die luxemburgische Gesetzgebung.

Herr **Metz**: Nein!

Vorsitzender: Sie würden also über diese Frage hinweggehen.

g. Allgemeine Lage.

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Herr **Metz**: Nein; in Luxemburg stehen 22 Hochöfen und im Ganzen sind noch 12 im Betriebe.

Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen sie?

Wir persönlich vertheilen in diesem Jahre 8 pCt. auf unser Aktien-Kapital; da heute unser Anlage-Kapital sich auf 10 Millionen Franks beläuft, so erzielen wir doch faktisch nur 4 pCt. Was die übrigen Hochofenanlagen Luxemburgs anbelangt, so glaube ich, daß bei den jetzigen Verhältnissen dieselben keine Rentabilität erzielen.

Herr **Stumm**: Was haben Sie 1877/78 gethan; sind Sie sicher und haben Sie eine genügende Basis, um uns angeben zu können, ob Sie voraussichtlich 1878/79 ein ähnliches Resultat haben werden?

Herr **Metz**: Nein, das erzielen wir nicht.

Herr **Meier**: Von wann bis wann rechnen Sie?

Herr **Metz**: Unser Geschäftsjahr geht von Oktober zu Oktober.

Vorsitzender: Die übrigen Werke haben keine Rentabilität?

Herr **Metz**: Ich glaube fest behaupten zu können, daß die meisten Geld verlieren.

Frage 3:

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?

Wenn ich diese Frage für uns persönlich beantworten soll, so haben sich die Verhältnisse folgendermaßen entwickelt: 1869 $7^1/_2$ pCt., 1870 10 pCt., 1871 10 pCt., 1872 $12^1/_2$ pCt., 1873 15 pCt., 1874 $12^1/_2$ pCt., 1875 10 pCt., 1876, 1877 und 1878 8 pCt.

Herr **Meier**: Das ist immer auf die 5 Millionen Franks?

Herr **Metz**: Diese Dividenden beziehen sich allerdings auf das Aktienkapital; da aber unser Anlagekapital sich progressiv entwickelt hat und bis auf 10 Millionen Frcs. gestiegen, so sind doch eigentlich die angegebenen Renten im Verhältnisse der progressiven Entwickelung des Kapitals auch nur zu berechnen.

Vorsitzender: Wissen Sie ähnliche Angaben von benachbarten Werken zu machen?

Herr **Metz**: Nein! Zwei Werke gehören Privaten, deren bisherige Rentabilität mir unbekannt ist. Was die anderen Hochofenanlagen betrifft, so wurden die Bauten derselben vor dem deutsch-französchen Kriege begonnen, mußten aber während des Krieges theilweise eingestellt werden. Diese konnten so die guten Jahre nicht benutzen, wie die früher errichteten Werke. Ein anderes wurde später erbaut, hat aber bis vor Kurzem kalt gelegen.

Frage 4:

Leidet die deutsche Industrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Ich glaube, daß, wenn Deutschland durch einen Zoll geschützt wäre, dann die sämmtliche Produktion Luxemburgs regelmäßig Absatz finden würde.

Herr **Stumm**: Dasselbe würde auch geschehen, wenn der französische und belgische Zoll fallen würde?

Herr **Metz**: Ja!

Vorsitzender: Also wegen Wegfall des Zolles können die Werke nicht voll arbeiten?

(Zustimmung des Sachverständigen.)

Herr **Stumm**: Aber der Herr Sachverständige hat gesagt, daß dem englischen Roheisen, dem Gießereiroheisen, seinerseits eine schärfere Konkurrenz gemacht werden könnte.

Vorsitzender: Die Frage ist die: produzirt das deutsche Zollgebiet zu viel Roheisen heute, um es verarbeiten zu können?

Herr **Metz**: Ohne den Export nach Belgien und nach Frankreich hätten wir in diesem Augenblicke allerdings zu viel Roheisen auf unserem Markte.

Vorsitzender: Trotz der verminderten Produktion?

Herr **Metz**: Jawohl!

Was diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande betrifft, so ist anzunehmen, daß, wenn französische Eisenfabrikanten auf dem luxemburger Markte bisweilen Roheisen erstehen, Frankreich in diesem Momente, für den momentanen Bedarf, nicht Roheisen in hinreichender Menge auf seinem eigenen Markte selbst hat.

In Betreff Belgiens wird der Ankauf luxemburgischen Roheisens dadurch zeitweise verursacht und bedingt, daß die dortigen Walzwerke unser Roheisen gebrauchen können, um die Qualität des dort mit Schlacken erzeugten Roheisens zu verbessern und einerseits die Hochofenbesitzer dadurch das Roheisen durch größeren Zusatz von Schlacken noch viel billiger erzeugen können und anderseits die Eisenfabrikanten durch Mischung des luxemburgischen mit dem bei weitem billigeren belgischen Roheisen billigere Eisenfabrikate herzustellen vermögen.

Herr **Meier**: Bei dem, was sie nach Frankreich absetzen, ist es nicht der Fall?

Herr **Metz**: Nein, wir haben bis jetzt nur nach den Departements de Ardennes und du Nord abgesetzt. Darauf kommen wir wohl noch nachher zurück. Wie gesagt, ist der Absatz von Luxemburg nach Frankreich kein beständiger.

Vorsitzender: Also Sie meinen, daß eine Uebproduktion vorhanden ist und beseitigt werden könnte, wenn der inländische Markt konsumtionsfähiger würde?

Herr **Metz**: Ja.

Frage 1:

Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Ja, direkt, aber nur für Gießereiroheisen, und indirekt durch die Einfuhr von Eisen.

Frage 2:

Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

Das Ausland importirt bei uns fertige Gußwaaren.

Vorsitzender: Ihr Roheisenabsatz wird dadurch verringert?

(Zustimmung des Sachverständigen.)

Sie selbst führen aber fremdländische Produkte nicht ein?

(Wird verneint.)

Frage 3:

Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Nein, mit Ausnahme des schottischen Gießereiroheisens, welches überhaupt in Luxemburg nicht hergestellt werden kann.

Herr **Stumm**: Glauben Sie nicht, daß das schottische Roheisen von deutschen Werken in gleicher Qualität hergestellt wird?

Herr **Metz**: Das mag sein.

Vorsitzender: Sie haben eine Gießerei nur zu Ihrem eigenen Bedarf?

(Zustimmung des Sachverständigen.)

Sie würden also den zweiten Theil der Frage bejahen müssen, weil Sie eben schottisches Eisen zu Ihren Privatzwecken einführen?

Herr **Metz**: Unsere Betheiligung an dieser Einfuhr ist sehr gering.

Herr **Stumm**: Sie haben noch nicht versucht, das schottische Roheisen durch deutsches zu ersetzen?

Herr **Metz**: Nein.

Frage 4:

Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

Ich glaube, daß das Gießerei-Roheisen, welches jetzt in Westfalen produzirt wird, das schottische nach Allem, was ich gehört habe, ersetzen kann. Wir haben allerdings noch keine Versuche hierüber angestellt.

Frage 5:

Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

England influirt in erster Linie direkt auf die Verkaufspreise des luxemburger Gießerei-Roheisens durch die Importation seines Roheisens.

Vorsitzender: Wie ist es mit Belgien und Frankreich?

Herr **Metz**: England und Belgien influiren auch auf unsere Verkaufspreise durch die Einfuhr von fertigem Eisen; Frankreich dagegen recht fühlbar auf unseren Gießereibetrieb durch die Einfuhr fertiger Gußwaaren, vermittelst der acquits à caution auf dem Markte des deutschen Zollgebiets.

Herr **Huber**: Auf Ihre Verkaufspreise von Roheisen haben die acquits à caution keinen Einfluß?

Herr **Metz**: Die Acquits à caution haben doch Einfluß auf den Verkaufspreis des Gießereiroheisens und können auch einen Einfluß auf den Verkaufspreis des Puddelroheisens durch den Import von fertigem Eisen ausüben.

Frage 6:

Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Nein auf unseren Gesammtabsatz nicht. Jedoch was Gießereiroheisen anbelangt, ist die englische Konkurrenz recht fühlbar. In Betreff des Puddeleisens können die an unserer Grenze gelegenen belgischen Hütten mit uns auf dem deutschen Markte konkurriren.

Frage 7:

Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

Im Binnenlande begegenen wir uns schon bei Ruhrort mit den englischen Konkurrenten; jedoch selbstverständlich erzielen wir wegen dieser Konkurrenz bei den jetzigen Verkaufspreisen des Gießereiroheisens nicht den mindesten pekuniären Vortheil.

Frage 8:

Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

Vor Abschaffung des Zolles, also 1869 haben wir uns noch nicht mit der Darstellung des Gießereiroheisens abgegeben und schon allein aus dem Umstande, daß das Puddeleisen in diesen Jahren bis 1873 einen regelmäßigen, sogar ziemlich flotten Abgang fand.

Herr **Stumm**: Ihre Produktions- und Absatzverhältnisse 1869 waren also günstiger als jetzt?

Herr **Metz**: Ja, unbedingt!

Frage 9:

Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Die belgischen Werke genießen ebenfalls den Vortheil der Exportbonifikation.

Herr **Stumm**: In welcher Weise wird diese Exportbonifikation in Belgien ausgeübt?

Herr **Metz**: Die Art und Weise, wie diese Exportbonifikation in Belgien ausgeübt wird, geschieht so, daß dem importirenden Werke bei Ausfuhr fertiger Waaren, die, für zur Herstellung dieser Waaren verbrauchte eingeführte Quantität Roheisen, entrichteten Zollgebühren, wiederum vergütet werden.

Diese Exportbonifikation wird jedoch als „admission temporaire“ bezeichnet.

Herr **Stumm**: Haben Sie auch das Recht, diese Einfuhr von zollfreiem Roheisen auf Andere zu übertragen?

Herr **Metz**: Das glaube ich nicht!

Herr **Stumm**: Dieselben müssen es also nach dem Bestimmungsorte bringen?

(Zustimmung des Sachverständigen.)

Wird überhaupt kontrolirt ob sie das Roheisen nicht weiter verkaufen?

Herr **Metz**: Laut des ausdrücklichen Wortlautes des Gesetzes muß die importirte Waare in das Entrepôt geführt werden. Jedoch, wie ich vernommen, soll diese Formalität heute wesentlich erleichtert sein, indem die Werke sich die zu importirende Waare direkt adressiren lassen können.

Was die Kontrole anbelangt, so ist doch zu vermuthen, daß die Zollbehörde die gehörige Kontrole ausübt.

Herr **Meier**: Die Werke importiren also Gießerei-Roheisen, und, wenn sie dann von diesem Gußwaaren gemacht haben und diese exportiren, bekommen sie den Zoll wieder vergütet, welchen sie auf das Roheisen bezahlt haben?

(Zustimmung des Sachverständigen.)

Das war hier in Deutschland auch.

Herr **Huber**: Besteht in Belgien eine besondere Begünstigung? Wenn das Halbfabrikat oder das Rohmaterial an den Ort der Bearbeitung gebracht werden muß und nach erfolgter Ausfuhr des Ganzfabrikats der kreditirte Zoll abgeschrieben oder der bezahlte Zoll vergütet wird, so ist dies im Effekt ähnlich, wie wenn kein Zoll bestehen würde? Besteht etwa noch eine weitere Extrabegünstigung für denjenigen, der für den Export arbeitet?

Herr **Metz**: Gewiß; der Effekt durch die Vergütung des Zolles ist, wie wenn für das zu importirende Halbfabrikat oder Rohmaterial kein Zoll bestehen würde.

Außer der admission temporaire sind mir keine weiteren Eisenbegünstigungen bekannt.

Herr **Huber**: Glauben Sie, daß nicht immer dasselbe Material, welches auf diese Weise zollfrei eingeführt worden, auch wieder in verarbeitetem Zustande hinausgeht, sondern, daß vielleicht einheimisches Material substituirt wird?

Herr **Metz**: Ist möglich!

Herr **Huber**: Seit wann besteht denn diese weitere Begünstigung?

Herr **Metz**: So viel ich mich erinnere, ist das Passiren der importirten Waare durch das Entrepôt seit 5, 6 Monaten aufgehoben.

Herr **Huber**: Ist das eine allgemeine Verfügung oder etwa nur Praxis?

Herr **Metz**: Eine ministerielle Verfügung ist mir nicht bekannt.

Herr **Huber**: Und dieses Roheisen muß an den Ort, wo es für den Export weiter verarbeitet werden soll, transportirt werden?

Herr **Metz**: Wie schon mitgetheilt, wird jetzt das zu importirende Roheisen an die, dasselbe verarbeitende Hütte adressirt. Der Eingangszoll wird nun entweder von dem Abnehmer oder nach vorhergegangener Vereinbarung von dem Lieferanten entrichtet.

Einige Monate nach dem Versandt werden, wie dies Anfangs dieses Jahres einmal bei uns vorgekommen, von der belgischen Zollbehörde die vom Lieferanten ausbezahlten Zollgebühren vergütet. Hieraus kann ich nur schließen, daß der belgische Abnehmer eine gleiche Quanität fertiger Waaren exportirt hat.

Herr **Stumm**: Das würde noch nicht beweisen, daß es dem Fabrikanten unmöglich ist, das Roheisen, welches er zollfrei eingeführt hat, an Andere zu verkaufen statt es zu den Exportartikeln zu verarbeiten. Damit also ist die Frage noch nicht erledigt. Wissen Sie nichts darüber, ob der Importeur verpflichtet ist, das Roheisen bis in seine Fabrik bringen zu lassen, oder ob er es vom Bahnhof vielleicht auf den ersten besten Platz bringen läßt, um es am anderen Tag wieder aufzuladen und zu versenden?

Herr **Metz**: In dem so eben angegebenen Falle haben wir direkt an den Importeur versandt. Weiteres über diese Frage liegt ja ganz aus dem Bereiche meiner Beurtheilung.

Herr **Stumm**: Dann würde es ihm nicht verwehrt sein, das Roheisen, welches er angeblich für sich zollfrei eingeführt hat, an Andere zu verkaufen?

Herr **Metz**: Ich glaube nicht, daß dies geschieht!

Herr **Huber**: Die Kontrolen, die in Belgien bestehen, sind Ihnen also nicht genau bekannt; aber das glauben Sie, daß die admissions temporaires keinen Kurswerth haben, wie in Frankreich?

Herr **Metz**: Ich habe nie vom Kurswerth der admission temporaire sprechen hören!

Herr **Huber**: Dann erlaube ich mir in Betreff der französischen acquits à caution eine Frage an Sie zu richten. Es ist Ihnen vielleicht als luxemburgischen Staatsangehörigen nicht bekannt, welche hohe Bedeutung diesen acquits vielfach in Deutschland beigelegt worden ist?

(Wird verneint.)

Es sind bis jetzt nur wenige Herren in der Lage gewesen, uns nähere Mittheilungen über den Gegenstand zu machen. Ich nehme nun an, daß Sie nach der geographischen Lage Ihrer Werke im Stande sind, einige Fragen zu beantworten. Ich werde sie an der Hand der gedruckten Notizen thun, die Ihnen mitgetheilt sind. Halten Sie die in Uebersetzung mitgetheilten Vorschriften für vollständig oder bedürfen sie einer Berichtigung oder Ergänzung?

Herr **Stumm**: Darf ich mir vielleicht eine Zwischenfrage erlauben? — Da der Herr Sachverständige persönlich mit den acquits nichts zu thun hat und nur Roheisen verkauft, so wird er auch keine Antwort darauf geben können, welche Wirkung sie auf dem deutschen Markte ausüben.

Vorsitzender: Ich werde, um die Verhandlung abzukürzen, zunächst die prinzipielle Frage an den Herrn Sachverständigen richten, ob er über die titres d'acquits à caution in Frankreich orientirt ist.

Herr **Metz**: Ganz genau nicht. Da die französischen Eisenfabrikanten bei uns direkt Roheisenverträge abschließen, haben wir noch keine acquits à caution angekauft und können daher höchst selten den Preis derselben erfahren.

Herr **Huber**: Die Ausfuhr von Deutschland nach Frankreich ist gegen die Einfuhr verhältnißmäßig groß, sie ist auf circa 80 Millionen kg angegeben. Glauben Sie nun, daß von diesen 80 Millionen kg, die nach Frankreich exportirt werden, ein wesentlicher Bruchtheil von Luxemburg exportirt worden ist?

Herr **Metz**: Ich habe die Ausfuhr von Luxemburg nach Frankreich in den Jahren 1869—78 in Prozentsätzen berechnet und kann sie Ihnen mittheilen.

Herr **Stumm**: Wir kommen auf diese Frage noch bei III. 9 zurück. Jetzt handelt es sich um die Exportfähigkeit des Auslandes.

Herr **Huber**: Wir haben sehr wenig Sachverständige, die in der Lage sind, sich darüber zu erklären.

Herr **Stumm**: Zur Geschäftsordnung muß ich bemerken, daß die Frage wegen der Exportfähigkeit des Inlandes ausdrücklich in Nr. III. 9 gestellt ist.

Herr **Huber**: Ja wohl, ich stelle die Frage nur, weil wir nach dem Fragebogen hier zum ersten Mal auf die acquits à caution kommen.

Vorsitzender: Wir sind schon zu weit in diese Erörterung eingetreten. Ich habe noch nicht ein Wort über die belgischen Exportbonifikationen gehört, deshalb habe ich mir erlaubt, die Sache anzuregen.

Herr **Stumm**: Ich glaube, daß alle Fragen, die gestellt worden sind, sich hieran ganz richtig anschließen, nur die Frage an den Herrn Sachverständigen in Bezug auf seinen Export nach Frankreich nicht.

Herr **Metz**: Es handelt sich hier wohl um die belgische Exportbonifikation für Puddeleisen?

Herr **Huber**: Sie verstehen darunter die Einfuhr auf den deutschen Markt?

(Wird bejaht.)

Das wäre die eine Hälfte meiner Frage; die andere Hälfte ist auf die Ausfuhr aus Deutschland nach Frankreich gerichtet und ich bitte darüber dasjenige mitzutheilen, was Ihnen bekannt ist.

Herr **Metz**: Frankreich importirt nach den Zollvereinsgebieten fertige Gußwaaren, welche die luxemburgischen Gießereien auch erzeugen können. Ob aber von Frankreich Eisen auf dem deutschen Markte abgesetzt wird, ist mir nicht bekannt.

Herr **Huber**: Es sind Ihnen sehr detaillirte Notizen über den Verkehr in den einzelnen Sorten von Eisen und Eisenwaaren mittelst der acquits à caution mitgetheilt. Sind Sie in der Lage, darüber Bemerkungen zu machen?

(Wird verneint).

In dieser Statistik ist sodann angeführt, daß Frankreich, das in den letzten Jahren durchschnittlich mit acquits a caution circa 18 Millionen Kilogramm nach Deutschland und Luxemburg eingeführt hat, ohne diese Vergünstigung circa 15 Millionen Kilo importirt hat. Können Sie darüber eine Vermuthung aufstellen, weshalb beinahe ebensoviel ohne acquits, also ohne die Exportbonifikation, eingeführt ist, als mit acquits.

Vorsitzender: Ich glaube kaum, daß der Herr Sachverständige in der Lage ist, dies zu thun.

Herr **Huber**: Ich wollte das eben konstatiren.

Herr **Metz**: Von den Quantitäten luxemburgischen Roheisens, welche französische Eisenfabrikanten vermittelst der acquits à caution nach Frankreich importirt haben, bin ich nur in der Lage Zahlen angeben zu können.

Vorsitzender: Sind zur Frage 9 sonst noch Bemerkungen zu machen?

Ich möchte darauf hinweisen, daß der Herr Sachverständige nicht in der Lage ist, die Verhältnisse in Bezug auf die acquits zu konstatiren, da er sich nur mit der Fabrikation von Roheisen beschäftigt.

Frage 10:

Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Herr **Metz**: Die Konkurrenz des Auslandes ist begünstigt durch die Zölle, ebenso durch die billigen Frachtsätze.

Frage 11:

Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt?

Nein, das ist der Fall nicht; jedoch muß ich bemerken, daß bei Submissionen im Innern des Zollgebiets die luxemburger Fabrikanten, selbst bei billigeren Submissionen, ausgeschlossen worden sind.

Vorsitzender: Frage 12:

In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Da Sie keine Begünstigungen haben, so würde diese Frage fallen.

Frage 13:

Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Herr **Metz**: Das glaube ich wohl. Durch den Vortheil, daß das Ausland durch Zölle geschützt ist, kann es immer höhere Verkaufspreise auf seinem eigenen Markte stellen und sogar seine Ueberproduktion zu dem Selbstkostenpreise auf den ausländischen Markt werfen und dadurch noch immer eine Rentabilität erzielen.

Frage 14:

In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Gar nicht.

Frage 15:

Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

In dieser Hinsicht haben die luxemburger Hochofenbesitzer bis jetzt Alles, was nur für Betriebsverbesserungen geschehen konnte, gethan; und ich glaube nicht, daß durch solche die Produktionskosten sich noch weiter ermäßigen lassen.

Herr **Stumm**: Weshalb haben Sie keine Whitwell'sche Heizapparate angelegt? wie mir bekannt haben doch ihre Nachbarn solche?

Herr **Metz**: Bis jetzt haben wir noch kein richtiges Urtheil über den Heizeffekt und den Vortheil, welchen Whitwell'sche Apparate geben sollen, in Erfahrung bringen können.

Zudem waren die Resultate, welche wir vermittelst unserer Röhrenapparate erzielen, befriedigend.

Herr **Stumm**: Erzielen Ihre Nachbarn nicht noch ein günstigeres Resultat als Sie?

Herr **Metz**: Nein, wie bekannt, soll der Verbrauch an Brennmaterial pro Tonne Roheisen etwas höher sein.

Herr **Stumm**: Ueber die Flußeisenfabrikation haben Sie keine Erfahrung?

Herr **Metz**: Persönlich haben wir in dieser Hinsicht keine Versuche angestellt; jedoch sind Versuche zur Entphosphorung des Roheisens durch Ingenieur Herrn Emil Leronis aus Luxemburg, sowie durch Herrn Bell in Middlesborough angestellt, leider aber noch keine praktischen Resultate erzielt worden.

Herr Bell hat uns im Laufe dieses Jahres besucht und seitdem haben wir mit demselben über diese Frage korrespondirt. Bei seiner Anwesenheit in Paris während der Weltausstellung hat Herr Bell sich uns gegenüber ausgedrückt, daß er durch seine letzten Versuche nun hoffe, für die Entphosphorung des Roheisens praktische Resultate zu erhalten.

Herr **Stumm**: Sie sind der Ansicht, daß das Bell'sche Verfahren zu praktischen Resultaten noch nicht gelangt ist?

(Wird verneint.)

Sind Sie der Ansicht, daß, wenn dieses Verfahren das praktische Resultat haben wird, den Phosphor auf billige Weise aus Ihrem Roheisen zu entfernen, Sie dann günstiger gestellt sein werden als Middlesborough, oder daß Middlesborough dieselben Vortheile etwa haben wird wie Sie?

Herr **Metz**: Ich bin dieser Ansicht!

Herr **Stumm**: Würden Sie nicht glauben, daß Sie durch dieses Verfahren die gesammte deutsche Stahlproduktion über den Haufen werfen würden? Ich meine die gesammten heutigen Stahlschienenwerke und die Hochöfen, welche Bessemer-Roheisen produziren?

Herr **Metz**: Mit dem Vorkommen der Eisenerzlager Luxemburgs glaube ich wohl, daß wir sehr starke Konkurrenten sein würden.

Herr **Stumm**: Sie sind also der Ansicht, daß das Resultat der Entphosphorung sehr nachtheilig sein würde für Westfalen?

(Wird bejaht.)

Würden Sie der Ansicht sein, daß durch den Fortschritt der Entphosphorung des Roheisens die deutsche Konkurrenzfähigkeit im Auslande sich heben oder schwächen wird?

Herr **Metz**: Sie würde sich heben.

Frage 16:

Ist dies (Frage 15) im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

Nein, ich glaube nicht!

Frage 17:

Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Als nothwendige Folge der eingetretenen Zollaufhebung sind die Löhne im allgemeinen etwas heruntergegangen.

Frage 18:

Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Nein, seit Aufhebung der Zölle haben sich keine neuen Distrikte gebildet.

Vorsitzender: Es ist aber behauptet worden, daß durch die Aufhebung der Zölle die Eisenindustrie sich erheblich verbessern würde.

Frage 19:

Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Ich glaube, daß ohne Schutzzoll ein Aufschwung uns wohl keinen Vortheil gewähren könnte. Wenn z. B. ein Aufschwung einträte, der zur Folge eine Erhöhung der Löhne, der Frachten, der Kohlen- und Kokspreise haben würde, dann könnten wir möglicherweise, wenn wir keinen Zollschutz haben, durch die benachbarten konkurrirenden Länder in die Lage versetzt werden, unsere Preise nicht erhöhen zu können. Demnach könnte ein solcher Aufschwung auf unsere Industrie nachtheilig wirken.

Herr **Meier:** In Folge des Aufblühens der Industrie würde aber auch eine größere Nachfrage nach allen Eisentheilen sein und dadurch würden die Preise steigen.

Herr **Metz:** Das hängt davon ab, wie der ausländische Markt steht. Wenn der Aufschwung allgemein ist, dann ist diese Bemerkung sehr richtig. Wenn ein solcher Aufschwung aber in Frankreich, England, Belgien nicht stattfindet, dann ist es nicht der Fall.

Vorsitzender: Wenn Niemand mehr zu diesem Abschnitt eine Frage zu stellen hat, dann würden wir jetzt zu Abschnitt III. übergehen:

III.

Die deutsche Eisenindustrie auf auswärtigem Markte und der Einfluß ausländischer Zollsätze.

Frage 1:

Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

Herr **Metz:** Ja wohl.

Frage 2:

Nach welchen Gegenden, in welchen Produkten und Quantitäten ist dies der Fall?

Wir exportiren nach Frankreich und Belgien und etwas Gießereieisen nach der Schweiz.

Vorsitzender: Können Sie angeben, in welchen Quantitäten das der Fall ist?

Herr **Metz:** Ich habe es nach Prozentsätzen berechnet: 1869, 1870 und 1871 haben wir überhaupt keinen Export gehabt; derselbe hat erst mit dem Jahre 1872 begonnen. In diesem Jahre haben wir $0{,}_{108}$ pCt. von unserer Gesammtproduktion nach Frankreich versandt.

Herr **Huber:** Wie hoch war diese Gesammtproduktion?

Herr **Metz:** 180 549 100 kg. Davon also ist nach Frankreich $0{,}_{108}$ pCt. und nach Belgien $0{,}_{40}$ pCt. exportirt worden. Die Gesammtproduktion von Luxemburg im Jahre 1873 betrug 257 411 350 kg.

Vorsitzender: Ich glaube, es genügt, wenn Sie nur die Millionen angeben.

Herr **Metz:** Von den in dem Jahre 1873 produzirten 257 Millionen war der Export nach Frankreich $0{,}_{50}$ pCt. und nach Belgien $2{,}_{28}$ pCt. Im Jahre 1874 betrug die Gesammtproduktion 246 Millionen, der Export nach Frankreich $1{,}_{19}$ pCt., nach Belgien $16{,}_{68}$ pCt. 1875 betrug die Produktion 270 Millionen, der Export nach Frankreich $3{,}_{26}$ pCt., nach Belgien $16{,}_{90}$ pCt. 1876: Produktion 251 Millionen, Export nach Frankreich $3{,}_{75}$ pCt., nach Belgien 31 pCt. 1877: 220 Millionen, Export nach Frankreich 17 pCt., nach Belgien 28 pCt. In diesem Jahre sind bis jetzt 220 Millionen produzirt worden, von welchen nach Frankreich $4{,}_{35}$ pCt., nach Belgien $22{,}_{1}$ pCt. versandt worden. Diese angegebenen Zahlen beziehen sich alle auf Kilogramme.

Vorsitzender: Das ist Ihre eigene Produktion?

Herr **Metz:** Nein, die Gesammtproduktion Luxemburgs.

Frage 3:

In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen?

ist bereits beantwortet.

Frage 4:

Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der dortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

Die ausländische Industrie ist begünstigt durch niedrige Frachtsätze und durch die Zölle.

Frage 5:

Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Bei der Aufstellung über den Export nach dem Auslande hat seit Aufhebung der deutschen Zölle der Versandt luxemburgischen Roheisens in gewissen Jahren zugenommen. Diese Zunahme in dem Versandt nach Frankreich schreibe ich dem Umstande zu, daß während dieser Periode die Hochöfen des Longwyer Beckens sich fast ausschließlich mit der Erzeugung von Gießereiroheisen befaßten. Was aber die Zunahme in dem Export mit Belgien betrifft, so wird dieselbe lediglich dadurch bedingt, daß eben in diesen Jahren Belgien einerseits für die Anforderungen seines Marktes bessere Eisenqualitäten erzeugen mußte und andererseits, um durch größeren Zuschlag von Schlacken noch billigere Roheisensorten zu produziren, deren Qualität durch Mischung mit luxemburgischem Roheisen dieselbe alsdann verbesserte.

Vorsitzender: Können Sie Ihre Preise nicht so erhöhen, daß die Ausländer nicht mehr kommen können?

Herr **Metz:** Ich erlaube mir zu bemerken, daß die Preisstellung nicht allein Sache des Produzenten, sondern wesentlich von der Offerte und der Nachfrage abhängt.

Vorsitzender: Sie würden also keinen Nachtheil darin finden, wenn der Zoll wieder eingeführt würde?

(Wird verneint.)

Damit erledigt sich Frage 6:

Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden?

Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Herr **Metz:** Das glaube ich!

Frage 8:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Verkehrserleichterungen können nur günstig auf den Betrieb einwirken. Jedoch können diese Verkehrserleichterungen wahrscheinlich nicht in dem Maße gewährt werden, daß dieselben eine hinreichende Kompensation für die Schutzzölle unserer Nachbarländer abgäben.

Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

Ich möchte meine Antwort auf diese Frage nur auf Luxemburg beschränken.

Vorsitzender: Ja, gewiß, beschränken Sie sich auf Ihre Verhältnisse.

Herr **Metz:** Ich habe eben durch Zahlen nachgewiesen, daß Luxemburg einen Theil seiner Produktion nach Frankreich ausgeführt hat. Aber wie aus dem Steigen und Fallen des Versandts von $0{,}_{12}$ pCt. bis 17 pCt. und von 17 pCt. auf $4{,}_{35}$ pCt. selbst hervorgeht, ist der Export nach dort keinenfalls konstant und sicher.

Hierbei muß ich nochmals erwähnen, daß im Jahre 1877, in welchem der Export seine größte Höhe erreichte, in Frankreich großer Bedarf an Gießereiroheisen war und in dem Becken von Longwy ausschließlich diese Roheisensorte erzeugt wurde, sogar für dessen Verkauf ein Syndikat sich bildete. Luxemburg konnte daher unter diesen Umständen und durch seine geographische Lage einen Theil seines Roheisens nach Frankreich absetzen, woraus nicht geschlossen werden kann, daß wir unter gewöhnlichen Verhältnissen auf diesen Absatz in irgend erheblichem Maße rechnen können.

Vorsitzender: Wie verhält es sich mit dem Einfluß der belgischen Exportbonifikationen?

Herr **Metz:** Die Admissions temporaires bestehen in Belgien, wenn ich nicht irre, seit 1846. In früheren Zeiten wurde sehr geringer Gebrauch von denselben gemacht; es war nur ein einziges und zwar bedeutendes Hüttenwerk, welches dieselben benutzte.

In letzterer Zeit aber, seit der Export von fertigem Eisen zugenommen, hat sich die Benutzung der Admissions temporaires verallgemeinert!

Seit etwa 4 Monaten soll in der Beziehung eine Aenderung eingetreten sein. Es braucht angeblich die Identität dicht mehr vollständig nachgewiesen zu werden.

Herr **Meier:** Die Exportbonifikationen von Belgien sind also schon früher dagewesen, vor dem erleichterten Verfahren, von dem Sie angegeben haben, daß es erst seit 4 Monaten eingetreten sei. Früher mußte also das eingeführte Roheisen, um die Exportbonifikation bei Fabrikaten zu genießen, in das Werk gebracht werden, welches die Bonifikation genoß. So habe ich es verstanden.

Herr **Metz:** Das bezieht sich nur auf Puddeleisen, nicht auf Gießereieisen.

Herr **Meier:** Ist das auch nach Frankreich nicht anders?

(Wird verneint.)

Warum ist das Quantum nicht mit in die Aufstellung gebracht worden?

Herr **Metz:** Wir bringen keins hin.

Herr **Meier:** Und diese Erleichterung der Exportbonifikation ist erst seit kurzer Zeit in Belgien eingeführt, im Ganzen seit 4 Monaten?

(Wird bejaht.)

Sodann habe ich verstanden, daß Sie mit den acquits-à-caution nichts zu thun haben?

(Wird verneint.)

Dagegen sind es die Franzosen, die diese acquits kaufen und sie bei ihrem Import von Eisen benutzen?

(Wird bejaht.)

Und Sie sagen: wenn die acquits billig sind, kommen die Franzosen herüber und kaufen einige Waggons, so daß vernünftigerweise daraus geschlossen werden kann, daß diese acquits den Leuten gestatten, das luxemburger Eisen zu einem so viel billigeren Zoll einzuführen, so daß das Ausland, gleichviel welches, ob Belgien, Luxemburg, Deutschland, auf diese Weise so viel niedrigeren Zoll genießt. Das habe ich konstatiren wollen.

Herr **Huber:** In der offiziellen Statistik findet sich die Angabe, daß Gießereiroheisen nur in höchst unbedeutenden Quantitäten aus Deutschland nach Frankreich eingeführt wird, dagegen ist in Puddeleisen der Export aus Deutschland und Luxemburg sehr groß. Nach diesen offiziellen Ziffern, die ein früherer Sachverständiger als zuverlässig erachtet hat, sind im Jahre 1876 ca. 69 Millionen Kilogramm aus Deutschland und Luxemburg nach Frankreich exportirt worden. Was glauben Sie nun, aus welchen Theilen Deutschlands stammt der Rest, der nicht aus Luxemburg herrührt?

Herr **Metz:** So viel mir bekannt aus Lothringen.

Herr **Huber:** Haben die lothringer Eisenwerke einen erheblichen Absatz nach Frankreich?

Herr **Metz:** Erheblich kann er nicht sein, denn es ist merkwürdig, daß nach der Statistik Luxemburg allein exportirt hat.

Herr **Huber:** Ich möchte den Herrn Sachverständigen noch fragen, in welchem Verhältniß der Vortheil, den der französische Exporteur hat, zu dem jeweiligen Kurs der acquits steht?

Herr **Metz:** Der Exporteur ist nicht immer in der Lage, selbst zu importiren und sucht alsdann seine acquits bei einem Dritten anzubringen. Dieser sucht seinerseits dieselben nun beim Importeur abzusetzen Der Kurs der Titres hängt also ab erstens von der Zahl, welche dem Dritten angeboten, und zweitens von der Quantität, die derselbe im Momente der Importation besitzt Nun kann natürlich dieser Dritte auf diese Titres spekuliren, indem er eine Anzahl derselben vor ihrer Verfallzeit nicht unterbringen will, um dann die ihm restirenden zu höherem Kurse absetzen zu können.

Herr **Huber:** Also je höher der Kurs ist, um so höher ist der Vortheil des Exporteurs?

(Wird bejaht.)

In der Statistik sind einige Kurse mitgetheilt, aber nur für Roheisen. Ist Ihnen der Kurs für Materialeisen bekannt?

(Wird verneint.)

Vorsitzender: Ist noch eine Frage zu stellen?

Herr **Stumm:** Ich halte mich den letzten Aeußerungen gegenüber für verpflichtet, zu erklären, damit Mißverständnisse vermieden werden, daß bei der ganzen Vernehmung über die acquits von Seiten des Herrn Sachverständigen nichts weiter konstatirt worden ist, als was seit zehn Jahren von allen Seiten als vollständig unbestritten anerkannt worden ist.

Vorsitzender: Wir kommen dann zur Frage 10:

> Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

Herr **Metz:** Auf die Löhne könnte der Zollschutz der Nachbarstaaten wohl Einfluß haben. Florirt die Roheisenproduktion an unserer Grenze in Belgien und Frankreich, dann zieht sie die Arbeiter hinüber und muß auf die Löhne und damit auf die Selbstkosten Einfluß haben.

Vorsitzender:

IV.

Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Frage 1:

> Erfordert die Fortexistenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Sind Sie der Ansicht, daß ohne Eisenzölle die deutsche Eisenindustrie unterliegen würde?

Herr **Metz:** Ja, ich bin ganz der Ansicht.

Frage 2:

> Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Ja!

Herr **Stumm**: Sie sind sogar der Ansicht, daß es ein Vortheil für Sie sein würde?

Herr **Metz**: In dem internationalen Freihandel sehe ich allerdings einen Vortheil für die luxemburgische Industrie.

Herr **von Schloer**: Sind die anderen Werke Deutschlands auch in der Lage, wie das Ihrige, daß sie bei internationaler Handelsfreiheit ebenso floriren würden, — ich meine also beispielsweise die Industrie in Westfalen und Schlesien?

Herr **Metz**: Ja, aber vielleicht nicht in dem Maße wie bei uns.

Frage 3:

Wie hoch müssen anderenfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Für Roheisen 6 ℳ oder in Francs $7^1/_2$ Frcs., für Eisenwaaren 20 ℳ oder 25 Frcs. pro Tonne.

Frage 4:

Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:

a) für die Eisenindustrie selbst?

Die Wiedereinführung der Zölle würde doch unbedingt für unsere Industrie den Vortheil haben, daß unsere Fabrikation sich ausdehnen, unsere Selbstkosten durch die Generalkosten ꝛc. ꝛc. sich vermindern und sich nach meiner Ansicht die allgemeine Lage der luxemburger Industrie verbessern würde.

Frage 4:

b) für den Handel, die Transportinteressen und die Konsumenten?

Die Eisenbahnen haben in dieser Frage ein eben so großes Interesse als wir, in dem Maße als unsere Produktion steigt, steigen ebenfalls die Transporte; denn eine Tonne Roheisen bei uns produzirt und nach Westfalen transportirt, entspricht einem Transporte von 5 t. Eine Tonne Roheisen oder fertiges Eisen im Auslande produzirt, entspricht jedoch immer nur einer Tonne Transport.

Vorsitzender: Konsumenten sind vorzugsweise die Walzwerke von Roheisen, welches sie von Ihnen kaufen?

Herr **Metz**: Wenn durch Einführung der Zölle der Preis unseres Roheisens sich etwas höher stellen würde wie heute, so glaube ich doch nicht, daß diese Erhöhung in dem Maße geschähe, daß die Walzwerke, welche bei der Wiedereinführung der Zölle auch geschützt wären, nicht ohne Vortheil bestehen könnten.

Vorsitzender: Nach Ihrer Ansicht entstehen also keine Nachtheile daraus, Sie sehen im Gegentheil darin nur Vortheile?

(Wird bestätigt.)

Frage 5:

Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Herr **Metz**: Es ist wohl hier der Ort nicht, um mich über die Gesetzgebung meines Vaterlandes auszusprechen: Die Frachtverhältnisse habe ich schon mehrfach erwähnt, meiner Ansicht nach wäre das belgische Tarifsystem und zwar für die großen Entfernungen das beste.

Frage 6:

Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Ganz jedenfalls nicht.

Vorsitzender: Ganz nicht, sondern nur theilweise?

(Wird bejaht.)

Sind zu diesem Kapitel noch Bemerkungen zu machen? Da es nicht der Fall, kommen wir zu

V. Statistik.

Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen und event. welche?

Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Herr **Metz**: Ich habe soeben Bemerkungen gemacht über die Ausfuhr, die ich aus der Statistik herausgeholt habe. Sonst habe ich keine zu machen. Ich habe mich ausschließlich nur um Luxemburg gekümmert. Eine Bemerkung über die Statistik habe ich gelegentlich über die Ausfuhr des luxemburgischen Roheisens gemacht!

Vorsitzender: Ich kann die Vernehmung schließen, wenn nicht einer der Herren eine Bemerkung zu machen hat.

Ich sage Ihnen unsern Dank für die Mittheilungen, die Sie uns gemacht haben.

(Schluß 12 Uhr 35 Minuten.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Dreizehnte Vernehmung

am

13. November 1878

(Nachmittag 2 Uhr).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender.
„ Geheimer Ober-Regierungsrath Huber.
„ Königl. Bayr. Staatsrath v. Schloer.
„ Geh. Kommerzienrath Stumm.
„ H. H. Meier.
„ Geh. Bergrath Dr. Wedding.

Sachverständiger: Herr Kommerzienrath Hoesch aus Düren.

(Fragebogen A.)

Vorsitzender: Herr Kommerzienrath Hoesch aus Düren. Sie sind wesentlich mit Rücksicht auf das Dortmunder Stahlwerk als Sachverständiger ernannt worden.

Herr **Hoesch:** Ja, ich bin Hauptbesitzer des Eisen-Stahlwerks Hoesch, welches ich begründet habe. Soll ich auch in Bezug auf die übrigen dortigen Werke Mittheilungen machen, die unter den ganz gleichen Verhältnissen arbeiten?

Herr **v. Schloer:** Insofern der Herr Sachverständige in der Lage ist, überhaupt über den Stand der Dortmunder Industrie uns Aufschluß zu geben, so bitte ich darum.

Vorsitzender: Es wäre sehr erwünscht, wenn der Herr Sachverständige mit berichtet über die übrigen Werke der dortigen Gegend, da derselbe ja noch Mitbesitzer anderer Werke ist.

Herr **Hoesch:** Ja, ich bin langjähriger Mitbesitzer des Eschweiler und des Lendersdorfer Eisenwalzwerkes.

Vorsitzender: Sie können also die Eisenindustrie im Allgemeinen behandeln?

(Wird bejaht.)

Fabriziren Sie selbst das Roheisen?

Herr **Hoesch:** Nein, in Düren bis vor 2 Jahren nur in sehr kleinem Maßstabe, in der Hauptsache kauften wir das Roheisen.

Vorsitzender: Aber Sie stellen auch Stahlfabrikate dar?

Herr **Hoesch:** Die Puddelstahlfabrikation bildete einen großen Theil unserer Fabrikation, eigentlich, wenn Sie wollen, war es die größte in Deutschland und auf dem Kontinent. In Düren und Eschweiler hatten wir 34 Puddelöfen auf Puddelstahl im Gange, also ich glaube die größte Zahl für die Puddelstahlfabrikation überhaupt. Seit drei Jahren liegen diese Werke still.

Vorsitzender: Dieselben sind eingestellt?

Herr **Hoesch:** Die Werke in Eschweiler und Düren sind eingestellt, dagegen habe ich im Betriebe ein Bessemerstahlwerk in Dortmund.

Vorsitzender: Würden Sie auch in der Lage sein, im Allgemeinen die Fragen des Fragebogens zu beantworten?

(Wird bejaht.)

Wo beziehen Sie das Roheisen her?

Herr **Hoesch:** Roheisen beziehen wir zu $^2/_3$ von England, zu $^1/_3$ von Deutschland.

Vorsitzender: Und speziell aus Westfalen?

Herr **Hoesch:** Aus Westfalen und dem Siegener Lande.

Herr **Stumm:** Nicht von der Georgs-Marienhütte?

Herr **Hoesch:** Ja, die rechne ich zu Westfalen?

Vorsitzender: Machen Sie nur Rohstahl oder auch Produkte?

Herr **Hoesch:** Wir machen Schienen, Axen und schwere Schmiedestücke und haben eine sehr ausgedehnte Industrie in letzterer Branche, ich glaube wohl eine der ausgedehnteren, die es momentan in Deutschland giebt, wir machen schwere Stücke bis 18 000 Pfd.

Vorsitzender: Ich wollte das nur konstatiren. Ist zu dieser Einleitung noch von den Herren eine Frage zu stellen?

Wir würden in den Fragebogen eintreten:

I. Wirthschaftliche Lage der deutschen Eisenindustrie an und für sich und mit Rücksicht auf die Produktionsverhältnisse des Auslandes.

a. Selbstkosten.

Frage 1:

Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Herr **Hoesch**: Da muß ich die Notizen zur Hand nehmen.

Selbstkosten für Kesselkohle 25 ₰ pro 50 kg, Gaskohle 28 ₰ pro 50 kg, Kokes 59 ₰ pro 50 kg, und das englische Bessemereisen stellt sich momentan auf 67 ℳ loko Dortmund, das deutsche Bessemereisen auf 69 ℳ pro 1000 kg.

Vorsitzender: Auch loko Dortmund?

Herr **Hoesch**: Loko Dortmund, ich gebe Alles loko Dortmund an.

Wir kaufen alte Stahlabfälle, diese kosten 67 ℳ pro 1000 kg. Das sind unsere Rohmaterialien. Ich habe Ihnen nun anzugeben die Selbstkosten der Rohstahlblöcke, welche das Fundament unserer Fabrikation bilden; diese stellen sich bei uns auf 88—90 ℳ. Die fertigen Schienen stellen sich momentan auf 108—110 ℳ, je nach der Schwierigkeit der Bedingungshefte.

Vorsitzender: Das ist nun pro 1000 kg?

Herr **Hoesch**: Die Zahlen gelten immer pro 1000 kg.

Vorsitzender: Das erste war pro Centner, jetzt pro 1000 kg.

Hat noch einer der Herren zur ersten Frage etwas zu bemerken?

Herr **Stumm**: Ich möchte fragen, ob Sie unter Stahlabfällen, die Sie zur Bessemerfabrikation verwenden, auch Abfälle von alten Stahlschienen resp. alte Stahlschienen selbst verstehen?

Herr **Hoesch**: Ja, in ganzen Stücken oder wie es gerade vorkommt.

Herr **Meier**: Kommen denn jetzt schon alte Stahlschienen in irgend einem erheblichen Maße zur Auswechselung und dadurch in Ihre Hände zurück, um dem Umwandlungsprozesse unterworfen zu werden?

Herr **Hoesch**: Nein, diese Quantitäten sind minim.

Vorsitzender: Woher bekommen Sie denn die alten Stahlschienen, die Sie verkaufen?

Herr **Hoesch**: Es existiren in unserer Gegend sehr große Geschäfte, die sich mit dem Ankaufe von alten Materialien befassen, z. B. Gebr. Schweizer heißt eine Firma, Gebr. Trier in Darmstadt. Weichenschienen kommen am meisten in Handel; alte Bessemerschienen fast gar nicht.

Herr **Stumm**: Kaufen Sie auch etwa Schienenenden von anderen Walzwerken?

Herr **Hoesch**: Nein, die kaufen wir nicht.

Frage 2:

Wie steht es mit den Selbstkosten bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Die werden ungefähr gleich stehen. Wenn Verschiedenheiten da sind, sind sie größtentheils durch irrationellen Betrieb verursacht. Ich glaube, daß die Selbstkosten der anderen Werke nicht wesentlich verschieden sind.

Vorsitzender:

Frage 3:

Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:
die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate?
die Transportkosten derselben?
die Arbeitslöhne?
die allgemeinen Betriebs-, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

Sie haben uns eben die Preise absolut genannt, jetzt wird es darauf ankommen, pro 1000 kg Stahl die Kosten zu erfahren.

Herr **Hoesch**: Ich habe in zweifacher Weise zu Ihrer besseren Kenntniß dies aufgeschrieben, einmal habe ich die Selbstkosten prozentweise, das andere Mal in Geld ausgedrückt:

An den Selbstkosten der Schienen partizipirt der Ankaufspreis der Kohlen mit 2,48 pCt., Koks mit 2,2 pCt., englisches Eisen mit 40,7 pCt., das deutsche Bessemer- und Spiegeleisen mit 23,6, Stahlschrott mit 10 pCt.; die Transportkosten der Kohlen mit 0,1 pCt., des Koks mit 0,4 pCt., die Transportkosten des englischen Eisens mit 10 pCt., die des deutschen und Spiegeleisens mit 1,4 pCt. Die Arbeitslöhne partizipiren an unseren Herstellungskosten mit 9 pCt., die Generalkosten mit 8,3 pCt. Unter den 8,3 pCt. figuriren 1,9 pCt. als Beamtengehälter und Gehälter von Meistern.

Nun in Geld ausgedrückt, wobei die Fabrikation von Schienen der rheinischen Stahlwerke zu Grunde liegt, komme ich auf folgende Zahlen: Kohlen und Koks 5,57 ℳ, englisches Roheisen 42,10 ℳ, deutsches 27,19 ℳ. Also das wären Kohlen, Roheisen, englisches und deutsches 75,16 ℳ. Dann kommen die Transportkosten von Kohlen und Koks mit 1,56, die Transportkosten des englischen Eisens mit ca. 10 ℳ, des deutschen Eisens mit 1,24, direkte Löhne mit 9,12, die Betriebs- und Unterhaltungskosten mit 7,55, Generalunkosten 3,72 und Gehälter der Beamten und Meister 1,40. Das macht also 109,75 ℳ, d. h. also Selbstkostenpreis mit allen seinen Details.

Herr **Stumm**: Würden Sie in der Lage sein, uns die Frachten für das englische Roheisen bis zu Ihren Werken zu detailliren?

Herr **Hoesch**: Nicht so ganz. Wir geben das durchweg in Generalentreprise. Der Generalentrepreneur befördert das zu 12 und 14 ℳ, je nach der Jahreszeit und Fracht. Der Generalentrepreneur hat eine Masse Schiffe und Dampfer ganz in seiner Macht und macht das besser und geschickter als der Einzelne. Von Cumberland ist die Fracht zwischen 12 und 14 ℳ bis Dortmund. Wir machen es auch so mit der Schienenspedition nach Italien und Spanien. Wir stehen dabei besser, als bei der Selbstverfrachtung, im Wege der Oekonomie.

Herr **Stumm**: Diese 109 ℳ sind also die Selbstkosten für Bessemer-Stahlschienen?

Herr **Hoesch**: Ich gab Ihnen dieselben ganz detaillirt nach Prozenten und in Geld an.

Herr **Stumm**: Meine Frage bezog sich nur darauf, ob nicht in dem Selbstkostenpreise von 109 ℳ andere Gegenstände als speziell Bessemer-Stahlschienen für Eisenbahnen sich befinden.

Herr **Hoesch**: Nein, das sind nur Selbstkosten für Schienen. Die Kosten für Schmiedestücke richten sich nach der Schwere und der Schwierigkeit der Ausführung. Ein Generalpreis für Schmiedestücke läßt sich nicht angeben, es ist dies nicht möglich, weil wir sie nach Zeichnungen schmieden und sie sehr verschieden sind.

Frage 4:

Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien? Sind diese Beträge unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

Nein, nicht eingerechnet, es ist auch in der Berechnung nichts dafür ausgeworfen.

Vorsitzender: Wollen Sie uns daher angeben, wie Sie sie berechnen?

Herr **Hoesch**: Wir berechnen das nach Erfahrungssätzen, wie wir uns das nach dem Betriebe unserer Firma Eb. Hoesch und Söhne in Düren zurechtgelegt haben. Wir berechnen die Amortisation unserer Anlage mit 6 pCt. von Gebäuden, 10 pCt. von Maschinen, 10 pCt. von Mobilien und Utensilien und 6 pCt. auf die Eisenbahnanlagen oder sonstigen Fahrgegenstände. Das sind die Erfahrungssätze, die ich im Betriebe meiner Firma, in einem Betriebe von 30 Jahren, mir gesammelt habe und die sich als richtig bewiesen haben.

Herr **Stumm**: Wieviel beträgt das pro Ton Ihres Fabrikats?

Herr **Hoesch**: Das wechselt ganz ungeheuer; je mehr wir die Fabrikation steigern, desto mehr sinkt der Satz.

Herr **Stumm**: Im Jahre 1877/78 beispielsweise?

Herr **Hoesch**: Pro Ton? Die Berechnung habe ich nicht hier, auch nicht im Kopfe.

Herr **v. Schloer**: Sie drücken den Antheil an der Amortisation hier in Prozenten aus. Was ist nun da 100? Ich erlaube mir zu bemerken, Sie amortisiren Gebäude mit 6 pCt.; gelten diese 6 pCt. von dem Werthe der Gebäude?

(Wird bejaht.)

Bei den Werkzeugen, Utensilien ꝛc., auch von dem Werthe dieser Gegenstände?

Herr **Hoesch**: Ja! Ich vermindere also den Werth nicht von der ursprünglichen Summe, sondern ich vermindere den jedesmal verbleibenden Buchwerth. Ich schreibe die Neubauten aber zu, wenn mir nichts anderes übrig bleibt, wenn ich z. B. eine neue Anlage mache; ich lege eine neue Maschine an, davon mache ich die Amortisation wieder neu. Der Amortisationssatz ist also kein fixer, sondern immer von der Summe abhängig, mit der das Werk oder die Anlage wirklich zu Buche steht.

Herr **Stumm**: Wie wird Ihr Geräthschaftenkonto geführt? Wenn Sie neue Geräthschaften, wie neue Dampfkessel, ein neues Schwungrad, ein neues Kammrad einsetzen, kommt alles dies auf das Neubautenkonto oder ist das in den Selbstkosten eingerechnet, die Sie uns vorher gegeben haben?

Herr **Hoesch**: In den Selbstkosten steckt es, in den 7,55 ℳ. Betriebs- und Unterhaltungskosten z. B. die Erneuerung einer Maschine; diese Kosten sind in den 109,75 ℳ. inbegriffen.

Herr **Stumm**: Sie wissen, daß auf den einzelnen Werken das sehr verschieden verrechnet wird. Wenn Sie beispielsweise einen Dampfkessel, der 20 Jahre gegangen ist, durch einen neuen ersetzen, vielleicht einen alten Röhrenkessel durch einen neuen Cornwall- oder einen Sinclairkessel, kommt das unter Betriebs- und Unterhaltskosten, also unter die Erneuerung nach der Frage 3, oder unter Erneuerung nach der Frage 4?

Herr **Hoesch**: Der neue Dampfkessel kommt auf das Neubautenkonto, weil er durchschnittlich 20 Jahre hält und die Amortisation von 10 pCt. ihn in dieser Zeit vollständig bei regulärem Betriebe absorbirt.

Herr **Stumm**: Ja gewiß, aber diese Amortisation kommt bei Ihnen außerhalb Ihrer Selbstkosten, während, wenn sie unter Nr. 3 fiele, sich die Ausgabe für den neuen Dampfkessel in Ihren Selbstkosten vorfinden würde. Deshalb ist es sehr wichtig, diese Frage klarzustellen.

Herr **Hoesch**: Wie soll ich nun in bestimmter Weise antworten?

Herr **Stumm**: Ich glaube, Sie haben dies beantwortet.

Herr **Hoesch**: Ich habe gesagt, unsere Betriebs- und Unterhaltskosten — das ist ein Neubau — betragen 7,55 ℳ. von 109,75 ℳ.

Frage 5:

> Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

1869 existirten wir noch nicht.

Vorsitzender: Wann haben Sie die Fabrik in Dortmund erbaut?

Herr **Hoesch**: Im Jahre 1872 bauten wir das neue Bessemerwerk in Dortmund, aber der Betrieb hat erst 1873 begonnen.

Vorsitzender: Würden Sie uns von 1873 ab die Selbstkosten angeben können?

Herr **Hoesch**: Nein. Ich habe die Selbstkosten von 1873 nicht.

Vorsitzender: Auch von den folgenden Jahren nicht?

(Wird verneint.)

Wir werden also über die Frage hinweggehen müssen.

Herr **Meier**: Ich möchte gern noch in Betreff der Amortisationen, die Sie uns in Prozenten angegeben haben, wissen, ob Sie uns sagen könnten, wie der Gesammtbetrag der Amortisationen in einem Jahre gewesen ist. Haben Sie die Ziffern in Mark bei sich?

Herr **Hoesch**: Nein, die habe ich nicht bei mir, aber es läßt sich rasch aus dem Gedächtnisse rechnen. — Die Ziffer ist 240 000 ℳ. durchweg; sie kann auch schwanken zwischen 230 und 240 000 ℳ.

Herr **Stumm**: Und welches Produktionsquantum haben Sie im vorigen Jahre gemacht?

Herr **Hoesch**: Die Produktionen sind vom Stahlwerk Hoesch gewesen:

1875/76	. . .	18 470 000 kg,
1876/77	. . .	22 800 000 "
1877/78	. . .	31 000 000 "

Herr **Stumm**: Von demselben Jahre, für welches Sie eben die Produktionszahlen angegeben haben?

Herr **Hoesch**: 31 Millionen Kilogramm.

Herr **Stumm**: Das macht auf die Selbstkosten ungefähr ein Plus von 8 ℳ. pro Tonne?

Herr **Hoesch**: So wird es wohl sein.

Vorsitzender: Die Frage 5 ist also für den Herrn Sachverständigen ohne Bedeutung.

Frage 6:

> Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

Herr **Hoesch**: Das Anlagekapital im Stahlwerk Hoesch betrug 3 000 000 ℳ.

Herr **v. Schloer**: Welche Produktionskraft hat dieses Anlagekapital, beziehungsweise welches Quantum von fertigen, verkäuflichen Produkten sind Sie im Stande mit diesem Anlagekapital zu erzielen? Wenn Sie vielleicht in der Lage wären, noch hinzuzufügen: welches Betriebskapital halten Sie außerdem für nothwendig, um diese Produktion zu erzielen?

Herr **Hoesch**: Da müssen wir rechnen: die momentane Produktion pro Woche ist 20 000 Ctr.

Vorsitzender: 1 000 000 Ctr. pro Jahr?

Herr **Stumm**: 1000 t pro Woche?

Herr **Hoesch**: Ja, 4¼ Millionen Kilogramm pro Monat ist die wirkliche Produktion im Momente; 1000 t pro Woche, macht pro Monat 4½ Millionen Kilogramm.

Vorsitzender: Also praeter propter 50 000 t pro Jahr?

Herr **Hoesch**: Ja, das ist die momentane Arbeitsleistung des Werks: ca. 50 000 t pro anno.

Herr **Stumm**: Die Produktionsfähigkeit; die Arbeitsleistung ist ja geringer.

Herr **Hoesch:** Das ist die Arbeitsleistung; die Gesammtproduktionsfähigkeit ist nicht höher, als ein Drittel oder äußerstenfalls die Hälfte mehr.

Vorsitzender: Sie würden ungefähr also einige 60- bis 70 000 t im Jahre machen können?

Herr **Hoesch:** Das wäre die höchste Leistungsfähigkeit, darüber würden wir nicht hinausgehen können, das ist nicht möglich. Dazu kommt, das Betriebskapital ist bei den ausländischen Geschäften ein geringes. Das Ausland bezahlt außerordentlich viel rascher, wie das Inland, mit Ausnahme Rußlands, welches seit ca. einem Jahre ein volles Jahr Kredit in Anspruch nimmt, jedoch unter Vergütung von Verzugszinsen, und das Dortmunder Werk exportirt zwei Drittel seiner gesammten Produktionen. So ist der Kapitalbedarf nicht so groß, wie er anfänglich erscheint. Das Betriebskapital besteht also außer den 3 600 000 *M.* aus Krediten, die theilweise durch Vorschüsse von den einzelnen Theilhabern gewährt sind, zu denen ich und meine Familienmitglieder gehören, es ist ja ein bloßes Familieninstitut, wenn Sie so wollen. Da hat das Betriebskapital von 290 000 *M.* hingereicht.

Herr **Stumm:** Das Kapital, welches in denjenigen Ihrer Werke steckt, die nicht mehr gehen, ich meine Lendersdorf; das Walzwerk von Eschweiler u. s. w. hat mit diesem Betrage wohl gar nichts zu thun?

Herr **Hoesch:** Nein, das ist eine andere Firma.

Herr **Stumm:** Das ist eine ganz andere Firma? von dieser werden Sie also überhaupt nicht sprechen?

Herr **Hoesch:** Gar nicht, mit diesem Eschweiler hat das Dortmunder Werk gar nichts zu schaffen.

Vorsitzender: Nein, Sie haben konstatirt, daß die Werke vollständig eingestellt sind, und daß Sie sich auf die Stahlwerke in Dortmund beschränken wollen.

Frage 7:

> Steckt Gründergewinn darin, event. in welchem Maße?

Diese Frage greift wohl nicht bei Ihnen Platz?

Herr **Hoesch:** O nein!

Vorsitzender: Frage 8:

> Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Herr **Hoesch:** Oesterreich produzirt wesentlich theurer, ebenso Schweden und Frankreich. Wir sind etwas schwächer, wie Belgien, aber entschieden schwächer wie England. England produzirt wohlfeiler als wir. Ganz entschieden überlegen sind wir Oesterreich, Frankreich und Schweden.

Vorsitzender: Belgien stehen Sie ungefähr gleich?

(Wird bejaht.)

Wollen Sie uns die Gründe für die verschiedenen Länder angeben?

Herr **Hoesch:** In Oesterreich ist die Kohle wesentlich viel zu theuer, in Schweden auch. Frankreich hat Kohlenmangel und sehr theure Kohlen. Es hat im Innern des Landes gar kein Erz, was sich zur Bessemerfabrikation eignet, nur das Erz von Algier (Mokta-el-Hadid) und das spanische Erz von Bilbao und Karthagena.

Herr **Stumm:** Sind Ihnen die Selbstkosten von Creuzot bekannt und die Transportkosten der Moktaerze nach diesem Werke?

Herr **Hoesch:** Nein, ich kenne keine Selbstkosten von Frankreich.

Herr **Stumm:** Machen nicht die Franzosen auf ihrem inländischen Markte analog den höheren Preisen auch höhere Verdienste?

Herr **Hoesch:** Ich glaube, daß bei der freien Konkurrenz Frankreich gegen uns entschieden verlieren muß. Die Kohle ist erstens entschieden wohlfeiler bei uns, und wir arbeiten im Betriebe rationeller, obwohl allerdings der französische Arbeiter besser ist.

Herr **v. Schloer:** Könnte der Herr Sachverständige uns nicht die Differenz der Produktionskosten der englischen Schienen gegenüber den Produktionskosten Ihrer Schienen vielleicht thatsächlich begründen und näher die Momente angeben, die hier von Einfluß sind?

Herr **Stumm:** Waren Sie nicht an der Schienensubmission in Straßburg betheiligt, die vor einigen Jahren eine Kontroverse bildete und wobei Creuzot einen Theil des Zuschlages erhielt?

(Wird bejaht.)

War die Offerte des Creuzot nicht niedriger als die aller deutschen Werke?

Herr **Hoesch:** Die Gründe liegen leider sehr nahe. Wir kaufen englisches Hämatiteisen, welches tadellos ist, zu 53 s. am Erzeugungsorte. Ich will also das größte englische Werk nennen, das ist Barrow, welches diese Qualität Roheisen auch zu 53 s. erzeugt. Ich will nicht behaupten, daß man dabei etwas verdient.

Herr **Stumm:** Sie nannten das Werk Barrow, das ist aber ein Werk, welches in Cumberland liegt?

Herr **Hoesch:** Ja, dieses Werk erzeugt zu 53 s. Wir beginnen mit 14 s. theuerer; so viel kostet die Fracht; gewöhnlich sind die Arbeitslöhne auf fertiges Fabrikat in England 2, auf Einzelwerken $2^1/_2$ Mal so theuer wie bei uns. Dann arbeitet England durchaus noch nicht in so rationeller Weise wie wir und nicht so ökonomisch. Wir arbeiten entschieden besser wie England, wir arbeiten mit der Spektralanalyse, England macht alles mit seiner Schlackenprobe, England hat dabei die widerwärtigen Arbeiterverhältnisse. Es bezahlt also auf die Schienen fast 2—$2^1/_2$ Mal so viel Arbeitslohn wie wir. Das ist der Grund, warum wir uns auf dem auswärtigen Markte noch so eben halten können.

Vorsitzender: Der Grund der billigen Fabrikation in England ist immer das billigere Rohmaterial?

(Wird bejaht.)

Sie können uns nicht genau die Ziffern angeben, wie hoch die Selbstkosten für Stahlschienen in England sind?

Herr **Hoesch:** Ich bezweifle, daß dieses selbst in England genau fixirt ist, aber ich glaube, wenn wir 9 *M.* Arbeitslöhne haben, hat England 18 oder sogar 20 *M.*

Vorsitzender: Ist zu Frage 8 des 1. Kapitels noch eine Frage zu stellen?

Wir gehen über zu:

b. Arbeiterverhältnisse.

Frage 1:

> Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

Herr **Hoesch:** Nein, wir haben keine Last, Arbeitskräfte zu schaffen, um so weniger, als in den letzten Jahren Mangel an Arbeit gewesen ist.

Vorsitzender: Frage 2:

> Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

Herr **Stumm:** Sie beschäftigen heute mehr Arbeiter als 1873?

Herr **Hoesch:** Ja, im Jahre 1873 hatten wir die Durchschnittszahl von 424 und jetzt ist sie 600. Wir exportiren jetzt mehr.

Frage 3:

> Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

Der ungefähre Durchschnitt pro Kopf war im Jahre 1872: 4 *M.*, 1873: 4 *M.* 10 ₰, 1874: 4 *M.*, 1875:

3 ℳ. 92 ₰, 1876: 3 ℳ. 44 ₰, 1877: 2 ℳ. 99 ₰, 1878: nur 2 ℳ. 68 ₰.

Herr **Stumm**: Sind auch jugendliche Arbeiter bei Ihnen beschäftigt?

(Wird verneint.)

Sind Ihre verheiratheten Arbeiter nicht sehr unzufrieden damit, daß Sie die jungen Leute nicht beschäftigen?

Herr **Hoesch**: Nein, die verlangen es garnicht.

Herr **Stumm**: Also muß der Nothstand nicht ein so sehr großer sein, wenn die Jungen von 14—16 Jahren nicht zu arbeiten brauchen?

Herr **Hoesch**: Ein eigentlicher Nothstand ist noch nicht vorhanden.

Noch eine andere Zusammenstellung ist ganz interessant, — im Jahre 1875 wurde ein Jahreslohn pro Kopf bei uns bezahlt: 942 ℳ., im Jahre 1876: 1025 ℳ., im Jahre 1877: 890 ℳ. im Jahre 1878: 872 ℳ. Dieses sind die Durchschnittsziffern.

Herr **Stumm**: Ist dieser Durchschnittslohn ausgerechnet excl. der Tage, die dem Arbeiter etwa fehlen, oder sind die Zahlen berechnet auf die Schichten, welche der Arbeiter machen würde, wenn er an jedem Arbeitstage Ihrer Werke beschäftigt wäre?

Herr **Hoesch**: Die Berechnung ist so angestellt, daß auch der Ausfall mit enthalten ist, wie er etwa durch Krankheit oder Feiertage eintritt. Es ist interessant, daß ein Arbeiter bei uns durchschnittlich nie über 258 Arbeitstage pro anno gearbeitet hat. Es sind ja 52 Feiertage, es treten Krankheitsfälle ein, Abhaltungen aller Art, Familienfeste, zweimal Appell.

Herr **Stumm**: Fangen Sie Sonntag Abend wieder an zu arbeiten und arbeiten Sie auch bis Sonntag früh, wenn Bestellungen genug vorhanden sind?

Herr **Hoesch**: Ja. Regel ist, daß wir am Montag Morgen 6 Uhr anfangen und Samstag 6 Uhr Abends aufhören.

Frage 4:

> Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

Die heutigen Löhne können nicht mehr herabgesetzt werden aus zwei Gründen, die Arbeiter würden erstens sonst Mangel und Hunger leiden; zweitens ist ein für uns Fabrikanten sehr bedenklicher Grund, daß wir keinen Nachwuchs so recht mehr haben, da die junge Welt sich Beschäftigungen zuwendet, die weniger mühselig sind, denn der jetzige Stand der Dinge treibt die Leute förmlich vom Eisengewerbe weg. Ersparnisse haben die Arbeiter bei uns in der letzten Zeit nicht mehr gemacht. Einlagen in Sparkassen oder sonstige Ankäufe in Grundeigenthum, dieses Lieblingsprojekt des deutschen Arbeiters, sind in der letzten Zeit nicht mehr gemacht worden.

Vorsitzender: Frage 5:

> Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

Hoesch: Wir würden Hunger und Elend bekommen, wenn eine Herabsetzung der Löhne einträte.

Frage 6:

> Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Die hohen Löhne sind ein Unglück gewesen. Der hohe Lohn von den Jahren 1873 und 1874 ist niemals der Familie zugute gekommen, nur dem Wirthshause. Die wahnsinnig hohen Löhne brachten eine große Demoralisirung unter die Arbeiter. Bei uns war, wie gesagt, der Durchschnitt 4,10 ℳ. Diese hohen Löhne dienten der Verzehrungs- und Zerstreuungssucht der Arbeiter und im Grunde genommen nur dem Wirthshause.

Herr **v. Schloer**: Würden Sie einer allmählichen Lohnsteigerung auch dieselbe demoralisirende Wirkung zuschreiben?

Herr **Hoesch**: Nein, nur eine allmähliche Steigerung würde der Famile zugute kommen. Die Tendenz des Arbeiters, Grundbesitzer zu werden, würde befördert werden, der Arbeiter hält an der Frau und wird nicht heimathlos. Die Heimathlosigkeit ist der Grund, daß der englische Arbeiter so böse ist. Eine Steigerung der Löhne von 15—20 pCt. halten wir für sehr wünschenswerth.

Frage 7:

> Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

Wir haben einen Strike gehabt im Jahre 1874 und haben die Strikenden entlassen.

Sozialdemokratische Bestrebungen haben so recht kein Fundament bei uns gefunden. Mit großer Freude aber haben wir doch das Sozialistengesetz begrüßt. Agitatoren gibt es überall. Der Arbeiter denkt nirgends selbstständig, er ist aber immer das blinde Werkzeug in der Hand geschickter Agitatoren.

Frage 8:

> Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

Das habe ich schon angedeutet. In Frankreich sind sie etwas höher, der französische Arbeiter ist aber mäßiger und besser.

Vorsitzender: Leistet er auch mehr?

Herr **Hoesch**: Wir kommen gleich auf eine Fragestellung, die maßgebend ist, warum unsere deutschen Arbeiter eigentlich nicht so viel leisten und nicht so gut sind, wie die belgischen, französischen und englischen. Es liegt das in unserer Wehrpflicht. Ich bringe es jetzt schon zur Sprache, weil es einen wesentlichen Grund abgiebt.

Vorsitzender: Sie sagten, daß die Arbeitslöhne in Frankreich niedriger sind?

Herr **Hoesch**: Nein, sie sind etwas höher, aber namentlich in Südfrankreich steht ihm die billigere Ernährung durch Wein zu Gebote. Der Mann trinkt niemals Branntwein, er nimmt eine Flasche Rothwein mit in die Arbeit, die Nahrungs- und Lebensmittel sind im Preise ungefähr gleich wie bei uns. Dort wirkt nicht die Demoralisation des Schnapses. Der belgische Arbeiter ist auch mäßiger, außerdem außergewöhnlich kräftig.

Herr **Stumm**: Sie haben vorhin gesagt, daß in England resp. Cumberland kein größerer Betrag an Arbeitslöhnen auch pro Tonne bezahlt wird als bei Ihnen?

Herr **Hoesch**: Ich bemerke, daß ich erklärt habe, daß der Arbeitslohn in England 2—2½mal so hoch ist wie bei uns, mithin stellt sich derselbe pro Tonne im Verhältniß höher, mithin auf ca. 18—20 ℳ.

Herr **Stumm**: Ist dies auch in Seraing der Fall?

Herr **Hoesch**: Ja, aber nicht so viel, wir schätzen den Arbeitslohn auf 13, vielleicht nur auf 12 pCt. höher.

Frage 9:

> Sind dieselben einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

Ja, die englischen Löhne sind einer Ermäßigung entschieden fähig.

c. Frachten.

Frage 1:

> Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

	Düren.	Rheinische Stahlwerke.
Nach Spanien, Barcelona	ℳ 23.50.	ℳ 17.10 pro 1000 kg
„ Italien, Genua	„ 21.—.	„ 17.10 „
„ Riga	„ 15.—.	„ 15.— „
„ Taganrog (Schwarze Meer)	„ 26.—.	„ 24.— „
„ Berlin	„ 17.40.	„ 19.70 „
„ Köln	„ 5.10	„ 4.40 „
„ Kassel	„ 8.40.	„ 10.60 „
„ Breslau	„ 27.80.	„ 30.20 „
„ Chemnitz	„ —	„ 21.90 „
„ Dresden	„ —	„ 25.— „
„ Erfurt	„ 14.	„ 16.30 „
„ Frankfurt a./M.	„ —	„ 12 30 „
„ Frankfurt a./O.	„ —	„ 23.60 „
„ Hannover	„ —	„ 10.70 „
„ Hamburg	„ —	„ 14.80 „
„ Hanau	„ —	„ 13.10 „
„ Kiel	„ —	„ 19.60 „
„ Limburg a. d. Lahn	„ —	„ 9.90 „
„ Mannheim		
per Bahn	„ —	„ 12.50 „
per Schiff	„ 9.—.	„ 6.25 „
„ Malchin	„ —	„ 24.10 „
„ Münster	„ —	„ 4.90 „
„ Stargard	„ —	„ 21.37 „
„ Ruhrort	„ 3.10.	„ — „
„ Bruchsal	„ 16.30.	„ — „
„ Aschaffenburg	„ 15.10.	„ — „
„ Leipzig	„ 15.70.	„ — „
„ Posen	„ 27.40	„ — „
„ Rotterdam		
per Bahn	„ 7.14	„ — „
per Wasser	„ 6.—.	„ 3.— „
„ Antwerpen		
per Bahn	„ 7.63.	„ — „
per Wasser	„ 7.—.	„ 3.75 „
„ Leer	„ 8.90.	„ — „
Seetransport	„ 5.60.	„ — „
„ Lübeck	„ 16.60.	„ — „
Wasser	„ 13.40.	„ — „
„ Stettin	„ 18.40.	„ — „
Wasser	„ 17.—.	„ — „
„ Danzig	„ 22.70.	„ — „
Wasser	18.—.	„ — „
„ Pillau	„ 17.—.	„ — „
„ der Schweiz		
Basel, per Bahn	„ 22.60.	„ — „
„ Wasser	„ 18.—.	„ — „
Zürich, „ Bahn	„ 25.10.	„ — „
„ Wasser	„ 23.—.	„ — „
Genf, „ Bahn	„ 35.—.	„ — „
„ Wasser	„ 33.–.	„ — „

Vorsitzender: Wir müßten zunächst erfahren, wo Ihr Absatzgebiet liegt?

Herr **Hoesch**: Nach der gesammten Welt, wo eine Schiene nöthig ist. Die Frachten habe ich aufgestellt nach allen Ländern, Spanien, Italien Holland u. s. w.

Frage 2:

Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Ja, wir kommen hier auf die bekannte Tarifeinrichtung, die uns sehr ungünstig ist. Wir sind darauf angewiesen, Rohmaterial aus der nächsten Nähe zu beziehen und so müssen wir verhältnißmäßig sehr enorme Sätze zahlen. Dann ist auch bei der Einführung des neuen Tarifs nur eine Taxe für die Beförderung sämmtlicher Artikel eingestellt. Die Sätze sind so hoch, daß unmöglich auf die großen Entfernungen das Fabrikat als Stückgut zu versenden ist. Stückgut muß deshalb dem Spediteur übergeben werden, der dasselbe zum Versandt bringt, sobald er volle Ladungen nach einer Station zusammen hat. Es treten dadurch Verzögerungen aller Art ein und es wäre wirklich ein Glück, zu dem alten Tarifsystem zurückzugehen. Wir leiden erheblich unter dem jetzigen.

Vorsitzender: Frage 3:

Genießt das Ausland billigere Frachten, als Sie, und in welcher Weise macht sich dies geltend?

Wenn Sie englisches Roheisen beziehen, haben Sie einen großen Vortheil davon?

Herr **Hoesch**: Roheisen beziehen wir zu Wasser. Es ruht hierauf nur die kurze Bahnfracht von Ruhrort bis Dortmund.

Herr **Huber**: Versenden Sie Ihre Fabrikate für Ostdeutschland per Wasser oder per Eisenbahn?

Herr **Hoesch**: Nach Stettin, Danzig, Königsberg geht es zu Wasser via Leer. Dies ist eigentlich der einzig wohlfeile Weg zum Meere, den wir haben, sonst müßten wir den Umweg über Rotterdam und Dortrecht antreten. Die Emser Häfen sind zu wenig noch entwickelt. Es ist dort zu wenig geschehen, deshalb ist der Absatz nach den Ostseehäfen für uns mit sehr viel Kosten verknüpft; die Fracht zum baltischen Meer ist im Verhältniß zu der kurzen Entfernung dahin unendlich viel zu theuer.

Es ist traurig, daß wir z. B. unsere Schienensendungen dorthin zum großen Theil mit englischen Schiffen effektuiren, die wir uns hierzu aus englischen Häfen kommen lassen müssen. In den englischen Häfen ist immer Schiffsgelegenheit, wir müssen sie uns mit theuerem Gelde erkaufen, deshalb ist unser Verkehr mit dem baltischen Meere so sehr erschwert. Wir finden in Rotterdam, Dortrecht, Amsterdam selten genügende Schiffe für Massentransport. Die lassen wir von England kommen. Stimmt das mit Ihren Erfahrungen, Herr Meier?

Herr **Meier**: Kann wohl sein.

Herr **Hoesch**: Wir können keine genügenden Schiffe dort chartern. Es ist dort kein Geschäft, die Emser Häfen sind eben unter jede Bedeutung für uns herabgesunken. Durch seine insuläre Lage ist uns England in den Seefrachten sehr überlegen.

Frage 4:

Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

Ja, es ist dies eine allbekannte Thatsache, worüber sich sowohl Handelskammern wie Private bereits häufig beschwert haben. Wir führen hierzu folgendes Beispiel an.

Die Schienenfracht Antwerpen-Basel ist 189 ℳ pro 10 000 kg, Entfernung 609 km, Einheitssumme 3,1 ₰.

Die Schienenfracht von Dortmund nach Basel ist 226 ℳ pro 10 000 kg, Entfernung 629 km, Einheitssatz 3,5 ₰; mithin 11 pCt. theurer.

Herr **Stumm**: Sind in den ersten Frachtsatz von Antwerpen nach Basel deutsche Strecken mit eingeschlossen oder gehen die Sendungen lediglich durch Belgien und Frankreich?

Herr **Hoesch**: Das weiß ich nicht genau.

Herr **Stumm**: Wissen Sie, ob die Lothringische Bahn hinsichtlich der Antheile, die sie an diesem Tarif hat, billiger fährt als ihr Transportantheil von Dortmund nach Basel ist?

Herr **Hoesch**: Das haben wir nicht erfahren können.

Von Basel bis Genf beträgt die Fracht für deutsche Schienen 21,60 Frcs., für Schienen die aus Belgien und

Holland kommen nur 11,75 Frcs. Die schweizer Fracht ist somit für Schienen aus Belgien und Holland um 9,85 Frcs. pro 1 000 kg billiger, wie für deutsche Schienen, die dieselbe Strecke durchlaufen.

Herr **Stumm**: Das scheint mir doch sehr durchschlagend zu sein. Das liegt mehr darin, daß die Schweiz mit den deutschen Bahnen keine Verbandstarife hat?

Herr **Hoesch**: Ja.

Herr **Stumm**: Haben Sie sich nicht beschwerdeführend an Ihre Bahnverwaltungen gewendet?

Herr **Hoesch**: Ja, aber es hat nichts genützt. Der Frachtunterschied Antwerpen bis Basel und Dortmund bis Basel ist für uns am eklatantesten.

Vorsitzender: Sind Ihnen Fälle bekannt, daß ausländische Produkte auf demselben Wege einwärts nach Deutschland billiger tarifirt sind, wie Ihre Produkte auf dem gleichen Wege nach dem Auslande?

Herr **Hoesch**: Man spricht davon, aber konkrete Fälle kann ich nicht angeben.

Vorsitzender:

d. Verkaufspreise.

Frage 1:

Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte?

Herr **Hoesch**: Die Verkaufspreise für Rohstahlblöcke, Axen, Bandagen sind genau dieselben für das Inland wie für den Export. Rohstahl wird verkauft zu 100 bis 105 *M.*, fertige Axen zu 180 *M.*, fertige Bandagen 145 *M.*; für Stahlschienen sind dagegen die Preise verschieden. Die Verkaufspreise der Schienen im Inlande betragen momentan 140 *M.*, dagegen sind Schienenverkäufe nach dem Auslande bei sehr heftigem Kampf mit England schon zu 102 *M.* abgeschlossen

Herr **Stumm**: Worin liegt diese Verschiedenheit?

Herr **Hoesch**: Wenn wir nach dem Mittelmeer exportiren, müssen wir an England vorbeifahren, England steht somit um die Fracht von hier bis zur Küste günstiger; will England nach hier fahren, z. B. nach Mitteldeutschland, so muß dasselbe an unseren Werken vorbeifahren und wir haben somit einen hohen Vorsprung in der Fracht.

Herr **Stumm**: England wird aber nicht 38 *M.* zu bezahlen haben für den Transport nach Deutschland?

Herr **Hoesch**: Nein, wir erhielten in Deutschland höhere Preise durch das große Wohlwollen der hohen Staatsregierung sowie vieler Privatbahnen, z. B. der Bergisch-Märkischen, der Köln-Mindener Bahn und der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, die in richtiger Würdigung der Sachlage unsere Offerten den ausländischen Offerten vorzogen.

Vorsitzender: Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Herr **Hoesch**: Ziemlich gleich.

Vorsitzender: Frage 3:

Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

Herr **Hoesch**: Von Stahlschienen ist das durchschlagendste gewesen 1869 252 *M.* pro 1000 kg, 1870 255 *M.*, 1871 270 *M.*, 1872 366 *M.*, 1873 390 *M.*, 1874 252 *M.*, 1875 216 *M.*, 1876 204 *M.*, 1877 160 *M.* und 1878 blos 140 *M.* bis 145 *M.*

Vorsitzender: Frage 4:

Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Herr **Hoesch**: Da hat man stets verschiedene Preise.

Vorsitzender: Frage 5:

Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

Herr **Hoesch**: Das sind verschiedene Gründe. Größeren Abnehmern können billigere Preise gestellt werden, als den Kleineren, da die jedem Auftrag gemeinschaftlichen allgemeinen Kosten, z. B. Herstellung der Walzen, Einlegen und Ausnehmen derselben, sich bei einem größeren Auftrage auf ein größeres Quantum vertheilen und den Preis desselben pro Gewichtseinheit billiger machen. Wo die ausländische Konkurrenz droht, muß man entschieden billiger verkaufen, als wo dies nicht der Fall ist. In Mitteldeutschland haben wir die höchsten Preise, weil selbstredend die ausländische Konkurrenz da am schwersten hinzukommen vermag. Es richtet sich das also nach tausend kaufmännischen Umständen: Quantitäten, geographische Lage, Entfernung vom Konkurrenzpunkte u. s. w., und der Ansichten sind ja sehr viele.

Herr **Stumm**: Liegt nicht ein Grund, weshalb Sie nach dem Auslande billigere Preise stellen, auch darin, daß in Deutschland jede Bahn ihre besonderen Profile verlangt, oder können Sie auch nach dem Auslande nicht Ihre Profile vorschreiben?

Herr **Hoesch**: Das können wir nicht.

Herr **Stumm**: Verlangt England auch eine zehnjährige Garantie?

Herr **Hoesch**: Nein!

Herr **Stumm**: Ist die zehnjährige Garantie bei Ihren Selbstkosten berücksichtigt, oder ist sie berücksichtigt bei den Verkaufspreisen? Haben Sie die Quote für die zehnjährige Garantie, die Sie entschieden als Reserve machen müssen,

(Zustimmung)

bei den Verkaufspreisen in Abzug gebracht?

Herr **Hoesch**: Nein, wir rechnen sie zu 2 pCt. nach heutigen Erfahrungen.

Herr **Stumm**: Diese 2 pCt. sind weder in den Verkaufspreis, noch in den Selbstkostenpreis aufgenommen? Sie würden also eventuell genöthigt sein, sie von dem Verkaufspreise abzuziehen und zu den Selbstkosten zu schlagen?

Herr **Hoesch**: In den Verkaufspreis, ja.

Vorsitzender:

Frage 6:

Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

Herr **Hoesch**: Oesterreich 150—170 *M.* im Inlande, für das Ausland 112 *M.* (Warschau-Wiener Eisenbahn). Frankreich erhält 180 *M.* im Inland, das ist in diesem Jahre das Theuerste gewesen; es waren 16 000 t, die Creuzot und Terre noire erhielten. Im Ausland hat Frankreich zu 120 *M.* — loko Werk offerirt (bei der oberitalienischen Bahn Juli 1878).

Herr **Stumm**: Sind an diesem Preis die acquits abgezogen oder kommen die hinzu?

Herr **Hoesch**: Die kommen hinzu. —

Der Preis von England war 120 *M.* im Inlande, im Auslande bis zu 102 *M.* herab.

Herr **Huber**: Zu welchem Betrage taxiren Sie den Vortheil aus den acquits à caution?

Herr **Hoesch**: Das müssen Sie besser wissen, Herr Geheimrath Stumm. Ich kenne die genauen Beträge der acquits à caution nicht.

Herr **Huber**: Sie schwanken vielleicht?

Herr **Hoesch**: Es sind Börsenpapiere. Sie wissen, daß dieselben an der Börse gehandelt werden; mir sind die Verhältnisse nicht so genau bekannt

Herr **Stumm**: Es liegt wohl darin, weil zur Zeit die französischen Schienen mit den Ihrigen gar nicht konkurriren?

Herr **Hoesch**: Nein, die konkurriren nicht, da Frankreich im Inlande genügend beschäftigt ist.

Herr **v. Schloer**: Wenn ich richtig verstanden habe, sind bei diesen 120 ℳ per compt. die acquits nicht berücksichtigt?

Vorsitzender: Die kommen noch dazu.

Herr **v. Schloer**: Der Vorgang ist doch der: der Mann verkauft zu 120 ℳ ins Ausland, und bei der Ausfuhr erhält er von der Regierung einen titre d'acquit à caution; den verkauft er. Was er dafür je nach dem Kurse erhält, kommt zu den 120 ℳ hinzu?

(Zustimmung.)

Ich wollte nur dem entgegen treten, daß diese titres vom Verkaufspreis in Abzug kämen.

Vorsitzender: Sie wollten uns noch die Verkaufspreise von Belgien angeben.

Herr **Hoesch**: Die belgischen Werke erhalten 125 ℳ ab Werk bei den Submissionen des belgischen Staates, im Auslande gehen dieselben bis zu 105 ℳ herab (Offerte von Cockerill bei der mittelitalienischen Bahn). Da man in Belgien die ausländische Konkurrenz fürchtet, so schreibt man keine öffentliche Submissionen auf Schienen aus, sondern die Vergebungen geschehen unter der Hand.

Vorsitzender: Und wieviel beträgt der belgische Preis für das Ausland.

Herr **Hoesch**: 105 ℳ Offerte von Cockerill in Seraing bei der mittelitalienischen Bahn vom Juli 1878 loko Werk.

Englische Stahlschienen kosten augenblicklich 120 ℳ für inländische Konsumenten, für ausländische bis zu 102 ℳ herunter.

Herr **Stumm**: Wieviel glauben Sie, daß bei dem billigsten Schienenpreise Englands nach Deutschland, dem Preise von 133 ℳ den englischen Werken übrig bleibt?

Herr **Hoesch**: Wir haben die englischen Selbstkosten auf 104 ℳ geschätzt.

Vorsitzender: Frage 7:

> Verkauft das Ausland für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt, und in welchem Verhältniß und aus welchen Gründen geschieht dies?

Die Beantwortung dieser Frage haben Sie schon in die Erörterung der vorhergehenden eingeschlossen.

e. Kreditverhältnisse.

Frage 1:

> Finden die Werke Ihres Distriktes Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Herr **Hoesch**: Momentan haben wir keine derartigen Schwierigkeiten. Die Industrie hat bei uns keine Sympathie beim Publikum, namentlich nicht beim Bankpublikum. Es fällt vielfach schwer sich Kredit zu verschaffen, aber wir leiden darunter nicht.

Vorsitzender Frage 2:

> Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

Herr **Hoesch**: Die sind herbe; die schwersten Bedingungen hat die Firma Friedr. Krupp in Essen bei der bekannten 10 Millionen-Thaler-Anleihe tragen müssen.

Mehr kann ich nicht sagen.

In England sind die Kreditverhältnisse am günstigsten und der Zinsfuß gewöhnlich am niedrigsten. Andere industrielle Werke haben 6prozentige Anleihen zu 94, 95, 96, 97, 98 aufgenommen. Es würde schwer sein, über 95 6prozentige Obligationen auszugeben; es besteht ein ungeheures Mißtrauen gegen die Industrie.

Vorsitzender: Wie stellen sich die Banquiers hierzu.

Herr **Hoesch**: Im Banquierverkehr zahlt man gewöhnlich 5—6 pCt. Zinsen; aber Sie wissen, daß der Banquier von dem in Anspruch genommenen Kredit einen viermaligen Umschlag verlangt. Der Umschlag kostet immer $^1/_3$ pCt. Provision, vierfacher Umschlag also $^4/_3$ pCt. Provision pro Jahr; das Banquiergeld wird sich also auf $7^1/_3$ pCt. pro anno stellen.

Vorsitzender: Frage 3:

> Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde?

Herr **Hoesch**: Es werden durchschnittlich folgende Kredite in Anspruch genommen. Kohlen und Koks drei Monat Ziel; deutsches Roheisen, Spiegeleisen, Stahlschrott hat die gleiche Zahlungsweise; bei komptanter Zahlung kürzen wir $1^1/_2$—2 pCt. Skonto; englisches Roheisen vier Monat Ziel oder bei Baarregulirung $2^1/_2$ pCt. Diskonto. Die übrigen Materialien werden per comptant bezahlt abzüglich $1^1/_2$—2 pCt. Skonto. Für unsere Fabrikate müssen wir im Allgemeinen 3 Monat Ziel gewähren. Die Schienenverkäufe sind an die großen Eisenbahnverwaltungen per comptant gestellt.

Indessen eine Zahlungsweise unter 2—3 Monaten kommt selten vor. Das liegt nicht blos an dem guten Willen, sondern an der Schlaffheit in den Bureaux. Bei ausländischen Sendungen kommt das Geld gewöhnlich viel prompter ein, mit Ausnahme von Rußland, wo wir jetzt ein Jahr Kredit geben müssen.

Frage 4:

> Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt.

Die Unifikation der Werthpapiere, so daß man z. B. die süddeutsche Währung nicht mehr umrechnen mußte, resp. den Banquier nicht mehr nöthig hat, hat nur einen segensreichen Einfluß gehabt. Auch der neu eingeführte Giroverkehr in der Bank erleichtert die Transaktionen sehr. Die Geldverkehrsverhältnisse sind so günstig geordnet, wie wir nur verlangen können.

Frage 5:

> Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

Im Ausland stehen die Verhältnisse günstiger. Das Ausland hat mehr Geld wie wir und man ist dort an das Trattensystem gewöhnt, wodurch man sein Geld fortwährend mobilisirt. Es ist deshalb dort weit weniger Betriebskapital nöthig.

f. Einfluß der Gesetzgebung.

Frage 1 und 2:

> In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?
>
> Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung u. s. w.?

Wir leiden erheblich unter den Kommunalsteuern, wegen deren wir unsere Beamtengehälter und Arbeitslöhne bedenklich erhöhen müssen. In Dortmund sind z. B. 250 pCt. Kommunalsteuer, 150 pCt. Schulsteuer und 10 pCt. Kirchensteuer, also 410 pCt. der Staatssteuer. Das ist sehr drückend und da muß irgend eine Reform geschehen. In anderen Städten ist es noch toller. In Haspe sind es 700 pCt. der Staatssteuern, das ist also unerschwinglich.

Herr **v. Schloer**: Haben Sie außer der Steuergesetzgebung keinen andern Einfluß der Gesetzgebung hier namhaft zu machen?

Herr **Hoesch**: Wir sagen, die Bergwerksteuer vertheure uns die Kohlen in einer unbilligen Weise, — ich muß das den Erwägungen der Staatsregierung natürlich überlassen.

Ferner drückt uns die allgemeine Wehrpflicht, die ja sonst ausgezeichnet ist. Sie hat ja Deutschland die Machtstellung gegeben, aber die Wehrpflicht hat das Böse, daß sie uns den Arbeiter gerade aus der eigentlichen Lehrzeit herausnimmt. Der Arbeiter fängt erst im 16., 18., 19. Jahre in der männlichen Kraftfülle recht an zu lernen und wird uns dann genommen. Kommt er vom Militär zurück, so kommt er schwer wieder hinein. Wir stehen deshalb in Bezug auf die gründliche Ausbildung der Eisenarbeiter sehr hinter Belgien und Frankreich zurück. Eine schwere Belästigung unserer Werke bildet das Haftpflichtgesetz.

Herr **Stumm**: In Frankreich sind die Verhältnisse heute doch wohl ganz ähnlich?

Herr **Hoesch**: Allerdings, das habe ich nicht bedacht, darin sind die Franzosen uns jetzt gleichgestellt. Der Mann, der vom Militär zurückkommt, geht nicht mehr ans Lernen, er ist aufs Verdienen angewiesen. Eine Abhülfe dagegen weiß ich nicht, ich bringe es nur an, weil es uns die Konkurrenz schwerer macht.

Herr **Meier**: Mit welchem Jahre kommen die Arbeiter bei Ihnen in die Lehre?

Herr **Hoesch**: Unter 17—18 Jahren gilt ein Mann auf den Werken nicht viel, früher leistet er nichts.

Die Schulpflicht ist ganz günstig, auch gegen die Aktiengesetzgebung habe ich keinen Tadel. Als ich mein neues Stahlwerk in Dortmund gründete, habe ich es auf Grund der Aktiengesetzgebung gethan. Es ist das einzig Mögliche für einen Familienvater, überhaupt ein Werk zu gründen. Es ist die Theilbarkeit des Besitzes, an die man doch denken muß, wenn man im vorgerückten Alter größere Werke gründet.

g. Allgemeine Lage.

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Zur Zeit sind sie so ziemlich beschäftigt, wir wollen sagen vollauf, allerdings durch die außerordentliche Zuhülfenahme des Exports. Die rheinischen Stahlwerke, wie wir, haben nur ein Drittel des Betriebes auf den einheimischen Markt und zwei Drittel auf den ausländischen Markt basirt. Es ist ein trauriges Faktum, daß zwei sehr tüchtige Bessemer-Werke den inländischen Markt vollauf befriedigen können.

Herr **Stumm**: Bezieht sich diese volle Beschäftigung der Eisenindustrie in Ihrem Distrikt blos auf die Bessemer-Werke oder auf alle anderen Gebiete?

Herr **Hoesch**: Nur auf die Bessemer-Werke.

Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen sie?

Darüber geben die öffentlichen Journale hinreichend Nachricht. Wir haben bis zur Stunde blos Abschreibungen verdient. Dagegen haben die Stahlwerke im Allgemeinen in den letzten drei Jahren bis zur Stunde keine Dividende gegeben, auch bei uns nicht, die im Rufe stehen, mit am günstigsten gearbeitet zu haben. Nach den Aufstellungen des Vereins der deutschen Eisen- und Stahlwerke betrug das Kapital von 125 Aktiengesellschaften im Jahre 1877 497 Millionen; davon sind nach den Bilanzen nur 6 410 889 ℳ verdient und 50 714 331 ℳ verloren, es bleibt somit ein Verlust von 44 303 442 ℳ.

Herr **Stumm**: Sie haben vorhin einen Durchschnittsverkaufspreis von 140 ℳ im vorigen Jahre angegeben und einen Selbstkostenpreis von etwa 109 ℳ. Sie würden danach doch 30 ℳ verdient haben abzüglich der Amortisation, was Andere theilweise Verschleiß nennen. Haben Sie diese 30 ℳ pro Tonne abgeschrieben? Das wäre ja 30 mal 33 000 ℳ, also beinahe 1 000 000 ℳ?

Herr **Hoesch**: Das Benefizium war lediglich auf dem inländischen Markt, der nicht groß war. Der ausländische Markt hat mit Verlust gearbeitet. Wir mußten den ausländischen Markt hinzunehmen, um eine genügende Produktion zu erzielen.

Herr **Stumm**: Können Sie uns vielleicht angeben, welche Summe Sie an Amortisation in den letzten Jahren abgeschrieben haben?

Herr **Hoesch**: In dem letzten Jahre 168 000 ℳ. Sie müssen aber nur nicht glauben, daß das eine Amortisation ist, soviel haben wir an den Werken verschlissen, soviel ist wirklich davon verbraucht an Utensilien 2c. und in seinem fundus instructus. Als wir unsere Werke in Lendersdorf und in Eschweiler liquidirten, waren 30 mal 8 pCt. abgeschrieben, dabei kamen wir ungefähr glatt heraus.

Herr **Stumm**: Sie haben uns vorhin mitgetheilt, daß Ihre Werke in Lendersdorf und Eschweiler vollständig stehen. Haben Sie aber von diesen Werken nicht Dampfkessel und Maschinen 2c. zu billigen Preisen in ihr jetziges Werk übertragen?

(Wird verneint.)

Die Dampfkessel und Maschinen liegen also dort noch?

(Wird bejaht.)

Vorsitzender: Jene waren also noch im Betriebe, als Sie das neue Werk gründeten?

(Wird bejaht.)

Frage 3.

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?

Herr **Hoesch**: Von 1869—73 war fortgesetzt die äußerst günstige Konjunktur, eine Hausse in Eisen und Stahl, wie die Welt sie noch nie gesehen. Man bezweifelte ja damals, ob überhaupt in der Welt genug Koks und Kohlen vorhanden seien, um das der Welt nöthige Roheisen zu machen, — eine Frage, die wir im Dortmunder Revier ½ Jahr lang sehr ernsthaft diskutirt haben. Die Bedürfnisse stellten sich mit solchem Nachdruck heraus, daß eine sprungweise Preissteigerung entstand. Auf einen solchen enormen Aufschwung folgte der Jammer, die Baisse kam nachher eben so stark und die Preise sind furchtbar gesunken. Wir müssen jetzt unter den Selbstkosten exportiren, um überhaupt existenzfähig zu bleiben. Ich habe Ihnen von 102 ℳ gesprochen, als dem Exportpreise. Das sind wir selbst gewesen für eine Lieferung nach Italien von 10 000 000 kg., — während ich hier offiziell meinen Selbstkostenpreis auf 109 ℳ angegeben habe. Also an der einen Lieferung, welche wir zur Erhaltung der Werkthätigkeit nöthig hatten, haben wir so viel opfern müssen.

Frage 4:

Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Die deutsche Eisenindustrie leidet momentan an Ueberproduktion speziell in der Bessemer-Stahlschienenproduktion. Es wurden neue Werke gegründet, und die alten Werke, die auf Eisen arbeiteten, sahen, daß es damit zu Ende ging und richteten sich auf Bessemer-Stahl ein. So kam es, daß wir schon vor 3 Jahren zu dem doppelten Quantum von Schienen kamen, die früher gemacht wurden. Die Schienenfabrikation betrug in Deutschland in früheren Jahren 240- bis

250 000 000 Pfd.; die in den letzten Jahren hat 400 000 000 Pfd. betragen.

Herr **Stumm**: Ein Eisenbahnfachverständiger Herr Büchtemann hat uns mitgetheilt, daß nach seinen Berechnungen etwa 4 200 000 Ctr. Schienen jährlich nothwendig sein werden, um den Bedarf an Schienen in Deutschland zu decken. Haben Sie vielleicht eine Schätzung darüber angestellt?

Herr **Hoesch**: Ich halte die Zahl für zu hoch.

Herr **Stumm**: Können Sie uns keine Zahl angeben, die Sie als die wahrscheinlich richtige anerkennen?

Herr **Hoesch**: 120 000 000 kg ist meine Schätzung.

Herr **Meier**: Mit dem Neubau?

Herr **Hoesch**: Der stockt zur Stunde.

Herr **Huber**: Zählen Sie zu den Momenten, welche die mißliche Lage der deutschen Industrie veranlaßt haben, auch die ausländische Konkurrenz auf dem einheimischen Markt?

Herr **Hoesch**: Die ausländische Konkurrenz hat eigentlich große Erfolge nicht errungen, sie hat einen großen Preisdruck ausgeübt. Dagegen hat die Konsumtionsfähigkeit des Inlandes sich ganz überraschend verringert.

II.

Wirkung der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markt.

Frage 1:

> Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produktion fühlbar oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Ja, die macht sich in dem Verhältniß fühlbarer, wie wir in die Nähe der Seehäfen kommen. Der Grundpreis in England für Hämatiteisen ist 53 ℳ, in Deutschland 65 bis 68 ℳ. Da ist es nicht möglich, gegen England ohne Zollschutz aufzukommen. Nur in dem ganz lokalen Revier in Mitteldeutschland, wo der Engländer an uns vorbeifahren muß, wo wir in der Fracht gleich stehen, haben wir den Vortheil. Nach dem ganzen Norden am baltischen Meer fährt der Engländer beinahe 5 ℳ wohlfeiler als wir, denn ehe wir an der Küste sind und verladen, haben wir ja fast immer 3 bis 5 ℳ Kosten. Es ist das die lange Strecke von Schleswig-Holstein bis Königsberg. Bisher hat uns das Wohlwollen der Eisenbahnen wesentlich geholfen.

Wir haben den Eisenbahnen vorgestellt, den 3 rheinischen und den mitteldeutschen Bahnen, daß, wenn sie uns zu Grunde gehen ließen, einer der Hauptfaktoren ihres Transportverkehrs verloren ginge. Wir haben auch billige Berücksichtigung bei der Staatsregierung und den meisten Privatbahnen gefunden.

Vorsitzender: Sie erklären also, daß die Konkurrenz des Auslandes sich auf dem Absatzgebiet Ihrer Produkte fühlbar macht?

Herr **Hoesch**: Ja, in ganz ruinöser Weise.

Vorsitzender: Und wie ist es im Inland?

Herr **Hoesch**: Da zwingen uns die inneren Produktionsverhältnisse, nach dem Ausland zu gehen.

Frage 2:

> Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

Das Ausland führt erhebliche Quantitäten von Bessemer Hämatitroheisen ein. An Stahlschienen hat es das bisher nur in vereinzelten und bestimmten Fällen gekonnt. Es sind 3 500 Tonnen für die pfälzische Bahn von Seraing eingeführt, die Anhalter Bahn hat durch das Teplitzer Werk zwei Tausend Tonnen erhalten und Elsaß-Lothringen hat durch das das Stahlwerk von Angleur und Creuzot nicht unbedeutende Quantitäten erhalten. Ferner haben die Altona-Kieler Bahn und die Ostpreußische Südbahn größere Mengen Schienen aus dem Auslande bezogen. Dann sind 100 fertige Axen von Wittkowitz geliefert worden.

Herr **Huber**: Für welche Periode gelten diese Ziffern?

Herr **Hoesch**: Vom Oktober vorigen Jahres bis Oktober dieses Jahres.

Vorsitzender: In welcher Weise sind Sie selbst an der Einfuhr betheiligt?

Herr **Hoesch**: Wir führen Bessemer-Roheisen in großen Quantitäten ein.

Herr **Stumm**: Sie sagten vorhin $^2/_3$ Ihres Bedarfs?

Herr **Hoesch**: Ja, in diesem Jahre 22 000 000 kg.

Herr **Huber**: Könnten Sie vielleicht auch die Zahlen für die übrigen Jahre angeben?

Herr **Hoesch**: Das könnte ich nur für drei Jahre: 1876 waren es 14 Millionen Kilogramm, 1877 18 Millionen Kilogramm, 1877/78 24 Millionen Kilogramm.

Herr **Huber**: Ausschließlich aus England?

Herr **Hoesch**: Ja.

Frage 3:

> Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Das gilt von Bessemer-Roheisen.

Vorsitzender: Fertige Produkte nicht? Alle die, welche England hierher schickt, könnten Sie auch machen?

Herr **Hoesch**: Da würde ich wohl nur die Schneidewerkzeuge ausnehmen, sonst weiß ich keine.

Vorsitzender: Der Vertreter von Krupp hat gesagt, daß sein Stahl zu Allem qualifizirt wäre.

Herr **Hoesch**: Bei uns nicht.

Herr **Stumm**: Sagten Sie, daß Bessemer-Roheisen dahin gehöre, oder ist das nicht Ihre Ansicht? Das Bessemer-Eisen wird ja auch im Lande gemacht, nur daß es in England billiger ist.

Herr **Hoesch**: Nein, das thut mir leid, in derselben Qualität nicht; es ist uns unmöglich, blos deutsches Eisen zu verarbeiten. Wir hatten bei der Anlage in Dortmund lediglich darauf gerechnet, deutsches Eisen zu verarbeiten, wir haben uns die größte Mühe gegeben, seit 5 Jahren durch die inländischen Hochöfenwerke zu beziehen, denn es gehören dazu ein paar Jahre, um zu sagen: es fehlt daran und daran, — trotzdem sind wir nicht in die Lage gekommen, über $^1/_3$ deutsches Roheisen zu verarbeiten. Die Sache liegt nicht an der deutschen Intelligenz, sondern am Fundamentalgrunde. Um gutes Bessemer-Eisen zu haben, wie die englischen Marken es sind, ist ein Prozentsatz von nur $0_{,02}$ bis $0_{,04}$ Phosphor nöthig, sonst geht es böse. Nun haben die deutschen Werke, Georgsmarienhütte z. B., $0_{,10}$ Phosphor, Wissen $0_{,10}$, die Germania bei Gräfenbrück $0_{,12}$. Dann haben die deutschen Werke leider auch Kupfer, so hat z. B. Wissen $0_{,50}$ Kupfer, und allen geht das wichtige Silicium ab; die deutschen Werke haben nur $1^1/_2$ pCt. Silicium, dagegen die berühmten englischen Marken haben 3 und $2^1/_2$ pCt. Silicium ist nämlich unbedingt nothwendig, sonst erzeuge ich die Hitze und die Flüssigkeit des Stahls nicht, und dann kann ich keine feinen Erzeugnisse machen, ich habe dann kleine poröse Stellen, die nicht rasch genug zugehen, Splitter, die wie Schweißfugen aussehen; namentlich erreichen diese Erzeugnisse durch den Phosphorgehalt nie die Weiche und Dehnbarkeit und die Kontraktionsfähigkeit, die jetzt als Hauptbedingung bei den Stahlfabrikaten gefordert wird. Ich wiederhole, wir sind noch nicht dazu gekommen, über $^1/_3$ deutsches Eisen zu verarbeiten.

Herr **Stumm**: Woran liegt es denn, daß Sie nicht in der Lage sind, deutsches Roheisen zu kaufen, welches aus spanischen Erzen oder algierischen Erzen hergestellt ist?

Herr **Hoesch**: Wer macht das? und wer verkauft das?

Herr **Stumm**: Das frage ich eben?

Herr **Hoesch**: Ja, das macht der „Phönix" und die „gute Hoffnungshütte"; aber die beiden brauchen und kaufen erhebliche Quantitäten englisches Eisen, um die Qualität des deutschen Eisens zu verbessern.

Herr **Stumm**: Auch Krupp nicht?

Herr **Hoesch**: Das weiß ich nicht. Krupp, das muß ich lobend anerkennen, braucht kein englisches Eisen, er braucht aber zur Herstellung seines Roheisens große Massen spanischer Eisensteine; er macht seine Qualitätsprodukte vornehmlich nach dem Martin'schen Verfahren, die Stahlschienen nicht; dagegen kommt Krupp zu Gute, daß er die besten Spatheisensteingruben unseres deutschen Landes besitzt, es gibt keine ähnlichen mehr, er hat die phosphorfreiesten. Ich habe die Analyse des letzten Krupp'schen Bessemer-Roheisens mit 50 pCt. Bilbao-Eisenstein sehr genau: Phosphor $0_{,08}$, Kupfer $0_{,10}$ und Schwefel nur $0_{,07}$. Es gibt kein deutsches Werk, welches mit dem Krupp'schen Roheisen qualitativ konkurriren kann, und wollten wir zur Aufbesserung der deutschen Qualität von Krupp kaufen, so hat er es regelmäßig abgeschlagen. Wir müssen also aus England beziehen.

Herr **Stumm**: Haben Sie nie versucht, mit andern Hochofenanlagen in Verbindung zu treten, damit diese Ihnen bessere Qualitäten machen?

Herr **Hoesch**: Es gehört zur Fabrikation des Bessemer-Roheisens eine jahrelange Praxis, ehe das Werk auf der nöthigen Höhe der Vollkommenheit angelangt ist. Hauptbedingungen eines guten Bessemer-Eisens sind vor allen Dingen nur die kleinste Partikel von Phosphor, Schwefel und Kupfer und ein gewisser Prozentsatz Silicium. Diese 3 Bedingungen erfüllen die englischen Bessemer-Werke in einer vollständig idealen, musterhaften Weise.

Ich habe mich also getäuscht in der Anlage unseres Werkes in Dortmund und geglaubt, nach der einen Seite von Osnabrück, von der andern Seite von den Sieger Landen beziehen zu können, weil die Spatheisensteine das reinste Erz in Deutschland bilden. Indessen die Spatheisensteine können wegen des hohen Mangangehaltes zu Bessemer-Eisen nicht allein verhüttet werden, sie geben nur weißes Eisen, was zu wenig Kohlenstoff hat, sie müssen daher mit andern phosphorarmen Eisensteinen verhüttet werden, die nur in sehr geringen Mengen in Deutschland vorhanden sind.

Herr **Stumm**: Also außer Krupp ist kein Werk in der Lage, die für Stahlschienen nöthige Roheisenqualität zu erzeugen?

(Wird verneint.)

Und wie erklären Sie es, daß in Schlesien, welches mit Ihnen konkurrirt, das selbsterblasene Roheisen ausschließlich zu Bessemer-Schienen verwendet wird? Hat das schlesische Roheisen einen geringeren Phosphorgehalt als die Siegener Marken?

Herr **Hoesch**: Ja, entschieden. Das Eisen der Laurahütte hat keinen Zuschlag von englischem Eisen nöthig. Wie gesagt, uns ist es nach einer fünfjährigen Mühe nicht gelungen, die deutschen Werke dazu zu bringen, eine Marke zu erzeugen, die der englischen gleich ist, und ein gediegenes Fabrikat lediglich aus deutschem Eisen herzustellen.

Herr **Stumm**: Sie sind also der Ansicht, daß der Umstand, daß es Ihnen nicht gelingt, aus deutschem Roheisen ein genügendes Stahlfabrikat zu erzielen, nicht an Ihnen, sondern an dem deutschen Roheisen liegt?

Herr **Hoesch**: Ja.

Frage 4:

Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

Das würde sich nicht ändern, wir müßten ebensoviel englisches Eisen beziehen.

Vorsitzender: Also die Roheisenhüttenwerke würden sich nicht dadurch stark fühlen, die schlechte Beschaffenheit Ihres Eisens zu beseitigen, oder würden Sie nicht in die Lage versetzt sein, das angeblich schlechte Eisen besser verarbeiten zu können?

Herr **Hoesch**: Nein, was ich Ihnen sage, ist das Resultat einer fünfjährigen, schwierigen Erfahrung und Fabrikationsanstrengung; wir sind nicht dazu gekommen. Wir hatten uns eigentlich als Ziel gesetzt, nur deutsches Eisen zu verarbeiten, und die Rechnung ist fehlgeschlagen; also wenn auch der Zoll kommt, werden wir ebensoviel englisches Eisen verarbeiten müssen wie jetzt.

Frage 5:

Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

Das Ausland hat uns in ganz bedenklicher Weise gedrückt.

Frage 6:

Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Auf dem gesammten Absatzgebiet; und zwar energischer und drangvoller, je mehr wir uns der Küste nähern; am mildesten ist es in Mitteldeutschland.

Frage 7:

Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

Das läßt sich mit Sicherheit nicht so beantworten. Ich habe Ihnen Verkaufspreise genannt, aber ich bin nicht so recht über diese Frage informirt.

Frage 8:

Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

Der Zollschutz von 1869 bis 1873 war genügend, um englisches Stahlfabrikat von unserm Markt fern zu halten. Im Jahre 1873 ist zu bemerken, daß damals sowohl die englischen wie die deutschen Werke genügende Beschäftigung hatten und nicht in dem Maße wie jetzt auf den Export angewiesen waren. Auch war der Gewinn im Jahre 1873 aus Stahlfabrikaten ein so unverhältnißmäßig hoher, daß damals die auf 20 ℳ pro 1000 kg für Eisenbahnschienen normirten Zölle gar nicht in Betracht kamen. — Ich spreche immer von Stahl, nicht von Eisen. — Als 1873 der Zoll wegfiel, war die Wirkung in Frankreich nicht so bedeutend, wie man glaubte, das Ausland hatte sehr viel zu thun, wir auch. Im Jahre 1873 wurde der Zoll ermäßigt, und nun erst fing die Wirkung an, sich zu zeigen; 1875 wurde die Wirkung drückender, bis sie endlich 1877 — halsabschneiderisch wurde; da konnten wir nicht mehr.

Frage 9:

Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Die französischen Exportbonifikationen, die acquits à caution, sowie die belgischen acquits à transit, sind auf den Export der Stahlfabrikate nach Deutschland zur Zeit ohne merklichen Einfluß durch das Wohlwollen der hohen Staatsregierung und der Privatbahnen; dagegen drücken sie uns auf dem ausländischen Markt, besonders in Italien und Spanien.

Vorsitzender: Worin bestehen sie in Belgien?

Herr **Hoesch**: In Belgien ist eigentlich keine Exportbonifikation, die besteht in der Gewährung der acquits à transit. Wenn ich also nachweise, daß ich einen Vertrag in Schienen ꝛc. mit dem Auslande habe, so muß ich ihn anmelden und erlange dann die zollfreie Einfuhr für ein

gleiches Quantum Roheisen, dessen ich zu der Ausführung dieses Vertrages nöthig habe.

Vorsitzender: Aber es muß von demselben Werk wieder ausgeführt werden?

Herr **Hoesch:** Ja natürlich. Ich setze den Fall, ich habe einen Vertrag mit Italien, so melde ich ihn an und der Staat gewährt mir unter der Kontrole, die ihm gut dünkt, die zollfreie Einfuhr von 10 Millionen Kilogramm Roheisen auf mein Werk, gleichviel woher; das muß aber nach dem Werk abgeliefert werden.

Vorsitzender: Ist in neuester Zeit nicht eine Aenderung eingetreten?

Herr **Hoesch:** Nein, es ist das bekannte Gesetz vom 31. Juli 1858, welches mir erlaubt, wenn ich einen bestimmten Verkauf nach dem Auslande zum Export anmelde, die gleiche Quantität Roheisen für den Export einzuführen, aber sie ist blos für das Werk, welches den Auftrag erhalten hat, ist daher nicht übertragbar.

Herr **Huber:** Würde die Wirkung ähnlich sein, wie in dem Falle, wenn überhaupt kein Eingangszoll bestände?

Herr **Hoesch:** Jawohl, für den Kontrakt, der geschlossen ist, wird ein Zustand geschaffen, als ob kein Eingangszoll bestände.

Herr **Huber:** Eine weitere Bevorzugung würden Sie nicht behaupten? Man versteht oft unter Prämie noch einen weiter gehenden Vortheil?

Herr **Hoesch:** Das ist abgelehnt.

Herr **Stumm:** Hat Seraing, wenn es für die Ausfuhr von 1000 Pfd. Bessemer Stahl so viel Roheisen einführt, es nicht in der Hand, statt der 1000 Pfd. Bessemer Roheisen Gießerei-Roheisen einzuführen? Ist das nicht statthaft oder findet es thatsächlich nicht statt?

Herr **Hoesch:** Nein!

Vorsitzender: Würden Sie uns das Exemplar des Gesetzes zu Protokoll geben?

Herr **Hoesch:** Ich habe es eigentlich von Freunden aus dem Ministerium, aber ich will es thun; es ist das eins der gescheidtesten Gesetze, die ich kenne. (Vergl. S. 246). Wenn ich also einen Schienenvertrag zum Export übernommen habe, so giebt es mir das Recht, für den Vertrag die gleiche Quantität Roheisen zollfrei einzuführen.

Herr **Huber:** Sind Ihnen die Verhältnisse in Frankreich bekannt?

Herr **Hoesch:** So genau nicht, wie meinem Vorgesetzten, Herrn Geheimrath Stumm.

Ich kenne sie wohl aus Mittheilungen, aber nicht aus der Praxis, wir leben nicht in so nahen Verhältnissen mit Frankreich, der Herr Geheimrath wird sie jedenfalls besser wissen als ich.

Herr **Huber:** Die belgische Konkurrenz kommt Ihnen drückender vor als die französische?

Herr **Hoesch:** Ganz entschieden.

Frage 10:

> Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Nein, weder begünstigen noch erschweren, wir können das nicht sagen.

Frage 11:

> Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt?

Die hat allerdings stattgefunden, ich läugne das nicht.

Frage 12:

> In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Man hat uns erlaubt, in die Konkurrenz einzutreten, indem man die Preise des konkurrirenden Auslandes uns zur Basis gemacht hat, und der Zuschlag ist uns zu Theil geworden, man ist mit uns auf einen Kompromiß eingegangen; in einzelnen Fällen hat man uns sogar zu höheren Preisen die Lieferung ertheilt. Das Faktum datirt von den letzten 5 Wochen.

Vorsitzender: Machen das die Privateisenbahnen auch?

Herr **Hoesch:** Ja, ich spreche speziell von Köln-Minden, der Rheinischen Bahn und der Bergisch-Märkischen Bahn.

Herr **Stumm:** Ich möchte fragen, ob nicht bei den preußischen Staatseisenbahnen sogar allgemein der Zuschlag an die deutschen Werke gegeben worden ist, ohne daß man verlangt hat, daß sie auf den Preis des Auslandes heruntergingen?

Herr **Hoesch:** Wenn Sie mich zwingen, es zu sagen, so sage ich ja, ich würde es sonst verschwiegen haben.

Herr **Stumm:** Ist die Differenz, die bei diesen Submissionen zwischen dem Angebot der deutschen und fremden Werke stattgefunden hat, nicht in vielen Fällen höher gewesen, als der Zoll von 20 *M.*, der 1877 in Wegfall gekommen ist?

Herr **Hoesch:** Ich glaube, sie ist zuweilen höher gewesen, wie ich gehört habe.

Herr **Stumm:** Wenn diese Praxis des preußischen Handelsministers nicht gewesen wäre, würde da überhaupt die deutsche Industrie die Schienen noch zu ihrem Selbstkostenpreise haben verkaufen können?

Herr **Hoesch:** Ich muß das bezweifeln in einzelnen Fällen, ich wollte auch das eigentlich verschwiegen haben.

Herr **Stumm:** Ich möchte den Herrn Sachverständigen über die Indiskretion beruhigen, ich kann ihm sagen, daß uns seitens des preußischen Handelsministeriums zu den Akten, ohne jede Diskretionsbedingung, eine amtliche Mittheilung darüber gemacht ist, wie diese Submissionen stattgefunden haben.

Herr **Hoesch:** Dann bin ich beruhigt.

Herr **Stumm:** Glauben Sie, daß, wenn heute die Bahnen, sowohl Staats- als Privatbahnen, bei gleicher Qualität dem billigst Fordernden den Zuschlag ertheilen, daß Ihnen überhaupt noch die Fabrikation von Stahlschienen möglich sein würde?

Herr **Hoesch:** Ich glaube nicht.

Frage 13:

> Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Wenn es England gelingt, seine Lohnsätze herabzusetzen, ja.

Frage 14:

> In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Wir können keinem weiteren Abschlage folgen, aus Gründen, die ganz klar sind.

Frage 15:

> Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Ja, da sind allerdings große Betriebsverbesserungen gemacht worden.

Vorsitzender: Ist der Fall aber der, daß Sie alle Verbesserungen, die man gemacht hat, auch ein- und durchgeführt haben?

Herr **Hoesch:** Ich glaube, daß die deutsche Stahlindustrie auf der höchsten Höhe steht.

Herr **Stumm:** Die deutsche Stahlfabrikation hat aber, soviel ich weiß, noch keinen Gebrauch gemacht von den neueren Entdeckungen, die allerdings theilweise auf theoretischem Gebiete noch liegen, wozu z. B. die Entphos-

phorung des Eisens, also Darstellung des sogenannten phosphorfreien Flußeisens gehört?

Herr **Hoesch**: Doch.

Herr **Stumm**: Haben Sie davon Gebrauch gemacht?

Herr **Hoesch**: Nein; aber Krupp hat in bedeutender Weise davon Gebrauch gemacht.

Herr **Stumm**: Warum Sie nicht?

Herr **Hoesch**: Die Entphosphorung des Eisens bildet eine Operation in einer Art Puddelofen und der Kostenpreis der Operation für sich ist mindestens 18 pCt. höher, wie der Preisunterschied zwischen dem dazu nöthigen Eisen und dem von uns verwendeten tadellosen Hämatiteisen, also wäre es kaufmännisch eine Thorheit von dieser Verbesserung Gebrauch zu machen. Ich habe die Frage sehr scharf erwogen und weil uns die alten Werke in Düren und Eschweiler zur Disposition gestanden haben, so wäre ich in der Lage gewesen, diese Operation wohlfeil zu machen, resp. diesen Betrieb ohne Kosten sofort aufzunehmen.

Aber ich habe wohl ausgerechnet, daß der Prozeß, der dazu nothwendig ist, mir theurer kommt, als die Differenz zwischen dem ausgezeichnetsten Bessemereisen und dem Eisen, das dazu verwendet werden muß. Deshalb habe ich selbstredend davon abgesehen.

Herr **Stumm**: Ich bestreite das in keiner Weise, nur möchte ich fragen, ob, wenn die Entphosphorung mit Erfolg und weit billiger als jetzt auf das Luxemburger oder lothringische Eisen angewendet und durchgeführt wird, Sie wohl fürchten, daß Ihnen von dort eine sehr erhebliche Konkurrenz in der Fabrikation von Stahlschienen gemacht wird?

Herr **Hoesch**: Das ist starke Zukunftsmusik. Bisher ist die Entphosphorung nur von manganhaltigem Eisen sehr guter Qualität gelungen; ehe wir zu der des luxemburger Eisens kommen, hat es gute Wege. Der Puddelofenprozeß ist ja ein allgewaltiger, ein sehr energischer; ich muß davon reden, denn Puddeleisen verarbeiteten wir zu Puddelstahl in großen Massen, vielleicht am ausgezeichnetsten in ganz Deutschland. Es gelang uns, den Phosphor des Eisens durch den Ueberschuß von Mangan, den wir dem Puddelofen zusetzten, durch energische Handarbeit mechanisch wegzubringen, ohne den chemischen Grund dafür aufzufinden. Selbst durch den heftigen Puddelprozeß können wir dem Eisen nur minime Quantitäten Phosphor entreißen, selbst im heftigsten Puddelprozeß nur $^3/_{10}$ pCt., mehr ist uns nie gelungen, darauf beschränkt sich der Erfolg. Das luxemburgische Eisen eignet sich wenig dazu. Darum thue ich kaufmännisch besser, wenn ich die theurere Qualität kaufe, als wenn ich den theueren Puddelprozeß mache, ich thue besser, wenn ich besseres phosphorfreies Eisen kaufe, als wenn ich wohlfeiles Eisen kaufe und künstlich entphosphore.

Herr **Stumm**: Wenn aber, was ich dahin gestellt sein lasse, es gelingt, auf billige Weise den Phosphor herauszuschaffen, so wären Sie der Ansicht, daß das Ihrer Gegend weniger zu Gute kommen würde, als mancher anderen?

Herr **Hoesch**: So würde die Stahlfabrikation sich nach Luxemburg verlegen, das ist gar keine Frage. Gelingt es jemals den Phosphorgehalt aus dem Roheisen des großen lothringschen Reviers zu entfernen, so wird die Stahlfabrikation aus unserer Gegend verschwinden.

Herr **Stumm**: Es würde das ein Fortschritt sein, den Sie, wenn er eingeführt wird, nicht im Interesse Ihrer Gegend halten?

Herr **Hoesch**: Wir würden ruhig eine Weile zusehen und dann nach Lothringen hinübergehen. Gelingt es der Wissenschaft, das Problem zu lösen, so wird man mich zu diesem Opfer bereit finden.

Vorsitzender: Sie haben ausgeführt, daß im Uebrigen alle Betriebsverbesserungen der Stahlfabrikation eingeführt sind?

Herr **Hoesch**: Ich glaube ja, wir blasen durch eine Schmelzsäule von 10 Fuß Höhe, blasen mit großen Gebläsmaschinen mit ca. 3 Athmosphären Pressung, arbeiten lediglich mit der Spektralanalyse, walzen ausschließlich mit Trio 2c.

Vorsitzender: Das nennen Sie Vorzüge vor der englischen Fabrikation?

Herr **Hoesch**: Ganz entschieden, unsere Fabrikation steht auf einem höheren, idealeren Standpunkte als die englische.

Herr **Stumm**: Glauben Sie, daß Middlesborough auf der Höhe der Fabrikation steht?

Herr **Hoesch**: Ja, das ist unbedingt in seiner Fabrikationsorganisation das beste in England. Das bekannte Werk in Middlesborough, welches aus gekauften ausländischen Erzen sein Eisen erbläst, ist das beste.

Herr **Stumm**: Im Allgemeinen würden Sie der Ansicht sein, daß durch Fabrikationsverbesserungen England seine Selbstkosten noch ermäßigen könnte?

Herr **Hoesch**: Ja!

Vorsitzender: Es würde das zugleich die Beantwortung der Frage 16 sein. (Frage 16: Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?)

Frage 17:

Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Herr **Hoesch**: Ja, natürlich. Ich habe auch auseinandergesetzt, daß wir trotz aller Anstrengungen nicht dahin gekommen sind, unter $^2/_3$ englisches Eisen zu verwenden.

Frage 18:

Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Auf die Bildung neuer Distrikte, nein. Wie verstehen Sie die Frage?

Vorsitzender: Ob dadurch, daß das ausländische Eisen billiger geworden ist, neue Fabriken oder ganz neue Distrikte entstanden sind?

Herr **Hoesch**: Ja, durch den Fortfall des Zolls und das Billigerwerden des Roheisens haben sich neue Werke gebildet, aber auch neue Richtungen der Fabrikation, z. B. die Bessemerfabrikation hat sich, was ich nicht geglaubt hatte, der Schienenfabrikation bei uns gänzlich bemächtigt.

Vorsitzender: Das führen Sie auf die Zollermäßigung zurück?

Herr **Hoesch**: Ja, man nimmt bei uns keine Eisenschienen mehr; überhaupt wo Widerstandsfähigkeit und Verschleiß zur Geltung kommen, spielt der Bessemerprozeß eine immer größere Rolle. Grobe Fehler im Bessemerstahl zu finden, ist eine große Seltenheit, er hat keine Schweißfugen. Aus dem Eisen- und Stahlwerk Hoesch in Dortmund ist die Eisenschmiederei spurlos verschwunden, es verlangt Niemand mehr ein Stück Schmiedeeisen. Der Bessemer-Stahl besitzt eine Widerstandsfähigkeit, gegen Abnutzung und Verschleiß, die wir beim Schmiedeeisen nie erreichen können.

Herr **Stumm**: Sie sind also der Ansicht, daß die Preise heute erheblich höher stehen würden, wenn die Zollveränderung nicht stattgefunden hätte?

Vorsitzender: Das ist eine Frage, die Sie nachher zu beantworten haben.

Frage 19:

Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Herr **Hoesch**: Bei uns stockt ja alles industrielle Leben. Den Maßstab bildet die Kesselfabrikation, diese schlummert ja beinahe. Ich weiß nicht, wie es bei Ihnen ist, aber die gewerblichen Anlagen stocken ja, die Industrie ist in den Zustand des Marasmus gerathen.

Vorsitzender: Wenn nun aber in anderen Industriezweigen sich eine Hebung bemerkbar machte, würde das der ausländischen Konkurrenz zu Gute kommen.

Herr **Hoesch**: Nein, das würde uns zu Gute kommen.

Herr **Stumm**: Würden Sie nicht fürchten, daß wenn die deutsche Industrie im Allgemeinen in eine bessere Lage kommt, daß dann durch Vertheuerung der Löhne, der Fracht u. s. w. sich Ihre Selbstkostenpreise erhöhen werden?

Herr **Hoesch**: Doch, sofort. Ist die Frage so gemeint?

Herr **Stumm**: Ja.

Herr **Hoesch**: Entschieden, sobald ein Glied in der Kette reißt, sobald die Kohlenwerke wieder Nutzen hätten, wäre unsere Konkurrenzfähigkeit sehr in Frage gestellt. Wir stehen also auf dem vollständig künstlichen Zustande des Elends; wenn ein Faktor anders wird, wissen wir nicht, was aus uns werden soll, wenn das Ausland sich nicht in ähnlicher Weise erhebt. Ich meine, wenn die Kohlenwerke anfangen sollten zu verdienen, so wüßte ich nicht, wie wir arbeiten sollten. Es ist eine verzweifelte Sachlage, man muß Mannesmuth haben, um es mit anzusehen.

Vorsitzender: Wir kommen zum 3. Abschnitt:

III. Die deutsche Eisenindustrie auf auswärtigem Markte und der Einfluß ausländischer Zollsätze.

Frage 1:

> Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

Herr **Hoesch**: Ich habe hier die Zahlen von 2 Werken, welche exportirt haben.

Das Stahlwerk Hoesch hat

1876	exportirt	3 500 000	kg
1877	„	4 200 000	„
1878	„	17 731 000	„

Dagegen ist das Verhältniß viel eklatanter bei den rheinischen Stahlwerken, weil sie besser zum Export liegen. Die Produktion war dort im Jahre 1876 33 Millionen, im Inlande 11 Millionen, Export 22 Millionen. Im Jahre 1872 war die Produktion 44 Millionen, im Inlande $14^3/_4$ Millionen, im Auslande 29 Millionen. Im Jahre 1878 praeter propter 37 Millionen, davon wurden im Inlande 12, im Auslande $24^3/_4$ Millionen abgesetzt.

Herr **Meier**: Wenn die rheinischen Stahlwerke soviel günstiger liegen, so haben dieselben wohl billigere Materialpreise als Sie?

Herr **Hoesch**: Ja wohl, die hatten das englische Eisen billiger, wie wir.

Vorsitzender: Sind die Dürener Werke noch in Betrieb?

Herr **Stumm**: Ja, im Betriebe sind sie, aber die rheinischen Stahlwerke sind finanziell zu Grunde gegangen. Die arbeiten unter einer ganz neuen Firma soviel ich weiß, und die alte Firma hat ihr ganzes Vermögen bei dem schönen Export verloren.

Herr **Meier**: Sie haben also 800 000 *M.* in Roheisen Verlust gehabt?

Herr **Hoesch**: Ja, das ist aktenmäßig festgestellt. Der Agent hat in Roheisen so toll gewirthschaftet, daß man 800 000 *M.* hat annulliren müssen.

Frage 2:

> Nach welchen Gegenden, in welchen Produkten und Quantitäten ist dies der Fall?

Nach allen Gegenden, wo Schienen gebraucht werden und die Einfuhr überhaupt möglich ist. Nach Rußland haben wir den Hauptexport, dann nach Italien, Spanien, Holland und auch Kleinigkeiten nach Südamerika.

Vorsitzender: Auch nach den holländischen Kolonien?

Herr **Hoesch**: Nein, aber nach der bekannten Betriebsgesellschaft der holländischen Bahn sind in diesem Jahre für uns 3 Millionen kg hingegangen.

Frage 3:

> In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen?

Ich kann nicht weiter zurück Mittheilungen machen, als drei Jahre.

Frage 4:

> Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der dortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

Ja, in denjenigen Ländern, wo eine eigene starke Industrie besteht, durch erhebliche Begünstigung der Industrie, und, wo sie nicht besteht, tritt durch die Konkurrenz der anderen Länder eine erhebliche Erschwerung ein. Im Einzelnen bemerke ich, in Belgien werden bei Submissionen von deutschen Stahlwerken baare Kautions-Hinterlegungen bis zu 20 pCt. des Lieferungsbetrages gefordert. Frankreich erhebt bekanntlich sehr hohe Zölle, weist aber prinzipiell jede Betheiligung einer Schienenvergebung ab. In Oesterreich ist durch Ministerialreskript allen Staatsbahnen und vom Staat subventionirten Bahnen der Bezug ausländischer Stahlschienen untersagt. Rußland giebt nur die Brosamen, die von des Herrn Tische fallen. Sie wissen, der russische Zoll ist so hoch, daß es nicht möglich ist, gegen die inländischen Werke zu konkurriren. Wir liefern dennoch viel dorthin, denn die inländischen Werke sind nicht in der Lage, den Anforderungen des riesigen russischen Bedarfes zu genügen.

Herr **Stumm**: Ist dort die Industrie nicht in einem solchen Aufschwung begriffen, daß Sie fürchten müssen, daß der Export nach Rußland bald aufhört?

Herr **Hoesch**: Das ist der Fall, aber die Bahnnetze im Innern werden auch immer größer.

Vorsitzender: Und in den fremden Ländern, begegnen Sie da nur einer schwachen auswärtigen Konkurrenz?

(Wird bejaht.)

Herr **Huber**: Welcher Konkurrenz?

Herr **Hoesch**: Hauptsächlich Englands und Belgiens; der französischen weniger. Bisher war Frankreich Deutschland noch nicht ganz gewachsen, trotz der titres d'acquits à caution. Sonst hat man uns nicht gerade geschädigt.

Herr **Huber**: Wie ist es mit der Schweiz? Haben Sie dorthin einen Absatz?

Herr **Hoesch**: Ja, einen bedeutenden.

Herr **Huber**: Welchen Ländern begegnen Sie dort?

Herr **Hoesch**: Frankreich.

Herr **Huber**: Ueben die französischen acquits einen Einfluß zu Gunsten der Konkurrenz Frankreichs aus?

Herr **Hoesch**: Ja, die acquits machen das möglich! Frankreich und Belgien haben uns in der Schweiz am meisten geschadet, Frankreich durch den Schutz der acquits und Belgien durch den freilich kleinen Tarifunterschied von 6 *M.* pro 1000 km, wenn man direkt von Belgien überführte.

Herr **Huber**: Setzt Deutschland mehr von den Fabrikaten, die Sie führen, in der Schweiz ab, als Frankreich?

Herr **Hoesch**: Deutschland hat bis jetzt mehr abgesetzt. Ziffern vermag ich nicht anzugeben. Krupp und Bochum haben mehr hingeliefert als Frankreich.

Herr **Stumm**: Wodurch erklären Sie die Abnahme der französischen Ausfuhr nach der Schweiz?

Herr **Hoesch**: Durch die außerordentlichen Bestellungen, die Frankreich im Inlande gemacht hat. Es sind 150 Millionen kg, die auf 2 Jahre vertheilt worden sind.

Frage 5:

Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Sie hat einen großen Einfluß ausgeübt. Für uns speziell würde die Einführung des Roheisenzolls quasi eine Sperrung unserer Werke sein. Wir müssen zwei Drittel englisches Roheisen beziehen, da wir sonstige Qualitäten nicht beziehen können, und so sehr ich anerkenne, daß die Roheisenindustrie, die schlechteste, unglücklichste und wenigst rentabelste Branche unserer Industrie gewesen ist, so ist die Wiedereinführung des Roheisenzolls ein Ruin für uns. Ich empfehle zwei Mittel, entweder Rückerstattung des Zolls für die Quantitäten, die wir nach dem Auslande ausführen oder die acquits à transit. Der Effekt ist derselbe. Die Einrichtung der titres d' acquits à caution kostet zu viel, diese Staatsunterstützung der Eisenindustrie in Frankreich ist zu enorm. Daran würden alle Werke partizipiren.

Vorsitzender: Frage 6:

Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden?

Herr **Stumm**: Die letztere Maßregel würde Ihnen natürlich nur zu Gute kommen, insoweit Sie Schienen exportiren und auf den auswärtigen Märkten konkurriren. Für den inneren Markt würde Ihnen das aber nichts helfen, hier hätten Sie unzweifelhaft eine Vertheuerung Ihrer Schienen zu erwarten. Würden Sie sich damit einverstanden erklären, Ihr Fabrikat durch den Roheisenzoll für den inländischen Markt vertheuert zu sehen?

Herr **Hoesch**: Ja. — Wir werden eben 25 Millionen Kilo exportiren, in den rheinischen Stahlwerken eben so viel. Den Export uns wegnehmen, das wäre unrecht, das wäre eine Schädigung ganz legitimer Interessen.

Herr **Stumm**: Würden Sie sich bei Durchführung dieses belgischen Systems die regelmäßige Kontrole von Zollbeamten gefallen lassen?

Herr **Hoesch**: Natürlich!

Herr **Stumm**: Sie würden also die Belästigung sich gefallen lassen, welche nöthig ist, um zu verifiziren, ob Sie das Roheisen, was Sie einführen, auch wirklich zu den Exportartikeln verwendet haben?

Herr **Hoesch**: Ja. — Das Bessemer-Roheisen hat noch eine ganz andere technische Bedeutung gewonnen. Es dient zum Ersatz für das Holzkohleneisen. Wir, die wir eine sehr große Gießerei treiben, brauchen, da wir Holzkohleneisen nicht mehr haben, ca. 500 000 kg pro Jahr für chemische Apparate. Ich würde sonst vorschlagen, das Bessemer-Eisen frei zu lassen, aber es geht nicht, weil Fälschungen vorkommen können.

Vorsitzender: Sie fabriziren auch Gießereiwaaren für den Verkauf?

Herr **Hoesch**: O ja, sehr bedeutend, schon seit 50 Jahren, aber nur auf unseren Dürener Eisenwerken.

Vorsitzender: In Dortmund?

Herr **Hoesch**: Nein, nur in den alten Werken von Eberhard Hoesch und Söhne in Düren. Die großen chemischen Apparate werden vorzugsweise von uns gemacht.

Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Ja natürlich, hier muß ich ein ganz bestimmtes Wort aussprechen; würden die Zölle überhaupt fallen, so sind wir vollständig kampfbereit, d. h. wir fühlen uns paritätisch. Was wir an den Küstengegenden verlören, würden wir im Binnenlande unbedingt gewinnen. Wir würden den ganzen Norden Frankreichs gewinnen, würden Belgien vollständig die Waage halten, würden die Schweiz für uns erobern, Rußland siegreich okkupiren und Oesterreich vollständig für uns in Besitz nehmen, also bei vollständiger Reziprozität sehe ich nur einen sehr mächtigen und rüstigen Fortschritt unserer Stahlindustrie in Deutschland; ich sage Ihnen das aus meiner tiefsten Ueberzeugung.

Frage 8:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Nein, die Verkehrserleichterungen können ein Palliativmittel sein, aber wir können durch sie nicht das erreichen, was wir mit der Reziprozität, mit der vollen Gegenseitigkeit der Aufhebung der Zölle haben würden.

Vorsitzender: Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

Herr **Huber**: Sind Ihnen auch in Oesterreich besondere Exportbegünstigungen bekannt? Ein Herr Sachverständiger hat von solchen gesprochen.

Herr **Hoesch**: Nein, in Oesterreich existirt nur das Ministerialreskript, welches ausländische Beziehungen untersagt. Das ist keine Exportprämie.

Herr **Stumm**: Ich glaube allerdings, es hat ein Sachverständiger davon gesprochen, die Herren aus Schlesien werden uns wohl besser darüber Auskunft geben können.

Herr **Hoesch**: Die können es besser wissen, die liegen näher.

Frage 10:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

Wir wohnen zu weit, als daß dies einen Einfluß üben könnte. Bei Ihnen (zu Herrn Stumm gewendet) ist das etwas Anderes.

IV.

Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Frage 1:

Erfordert die Forteristenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Ja, unter der gedachten vorerwähnten Modifikation; ich protestire ausdrücklich gegen eine Einführung des Roheisenzolls, ohne das uns ein Aequivalent geboten wird, so sehr ich die Nothwendigkeit des Roheisenzolls anerkenne, denn die Roheisenerzeugung ist offenbar die leidendste Branche unserer Industrie gewesen. Ich habe schon nachgewiesen, daß ohne die Begünstigungen der Privat- und Staatsbahnen wir gegen England nicht mehr siegreich hätten konkurriren können. Es liegt das in der insulären Lage Englands.

Frage 2:

Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Unbedingt. Ist die Reziprozität da, so können wir sofort unsere Werke vergrößern.

Frage 3:

Wie hoch müssen anderenfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Ich würde den Zustand vor 1873 vorschlagen mit der Modifikation für die Roheisenzölle, keinenfalls aber darf der Roheisenzoll $0,_{25}$ ℳ übersteigen. Ich würde vorschlagen $1,_{75}$ ℳ pro Centner für Schienen.

Frage 4:

Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:

a) für die Eisenindustrie selbst?

Durch die Einführung des Zolles würden uns die wichtigsten Quantitäten der zu vergebenden Eisenbahnschienen sicher erhalten bleiben. Die Einführung der Modifikation des Roheisenzolls würde uns auch den Export sichern.

Herr **Stumm**: Würden Ihre Werke in Lendersdorf und Eschweiler für Eisen dadurch nach Ihrer Ansicht auch wieder ins Leben gerufen werden?

Herr **Hoesch**: Ich muß da ganz offen sein, nicht so ganz, denn die dort getriebene Puddelstahlfabrikation ist ein überwundener Standpunkt, — doch ich glaube, wir kommen vielleicht mit anderen Branchen durch.

Herr **Schloer**: Darf ich mir eine Bemerkung erlauben? Wenn ich Sie richtig auffasse, würden Sie dann nur in der Lage sein, Ihr früheres Werk als Eisenwerk wieder in Betrieb zu setzen, aber nicht auf der früheren Basis als Stahlwerk?

(Wird bejaht.)

Vorsitzender: Frage 4:

b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

Herr **Hoesch**: Ich glaube keinen Nachtheil! Ich stehe hier im Widerspruch mit den meisten meiner Kollegen, daß der Einfluß groß sein wird, denn die Leistungsfähigkeit der Werke ist so groß, daß die inländische Konkurrenz die Preise wesentlich herabdrücken würde und daß, wie ich glaube, der Verkaufspreis nur in geringem Maße durch den Zoll erhöht wird, das ist meine ganz entschiedene Meinung. Viele meiner Kollegen ja die meisten glauben, daß eine neue Aera beginnen würde und erheblich höhere Preise aufkommen würden. Ich würde also eine Schädigung der Konsumenten nur in ganz geringem Maße finden.

Frage 5:

Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen. namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Das habe ich schon gesagt. Uns fehlen die Kanäle zu wohlfeiler Bewegung der Massengüter, wie Erze, Kohlen und Schienen. Das neue Tarifsystem ist uns zum Nachtheil.

Frage 6:

Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Herr **Hoesch**: Nein!

V. Statistik:

Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen und event. welche?

Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Ich habe keine anderweiten Einwendungen hier zu machen. Nur scheint mir die Statistik in Bezug auf Draht nicht ganz zutreffend und in Bezug auf die eingeführten Quantitäten von Schienen möchte ich glauben, daß da die durchgeführten einbegriffen sind.

Herr **Huber**: Gelten diese Bemerkungen auch für die Jahre, wo ein Eingangszoll bestand? Bei zollfreien Artikeln kann die Durchfuhr von Ein- und Ausfuhr nicht getrennt werden. Halten Sie die Statistik auch für die Jahre, wo der Einfuhrzoll noch bestand, für unrichtig?

Herr **Hoesch**: Nein!

Vorsitzender: Sind sonst noch Bemerkungen zu machen? —

Dann danke ich dem Herrn Sachverständigen für die ausführliche Auskunft, die uns ertheilt worden ist.

(Schluß 4 Uhr.)

Anlage.

Nr. 697.

2. Direktion. Zölle.

Nr. 17 050. Zeitweise Entnahmen aus den öffentlichen Niederlagen. Roheisen zur Fabrikation von Maschinen und mechanischen Vorrichtungen, sowie der Waaren und Geräthschaften aus Gußeisen.

Wir Leopold, König der Belgier &c.

Nach Einsicht des Artikel 40 des Gesetzes vom 4. März 1846 über die Niederlagen, also lautend:

Die Regierung ist ermächtigt, die zeitweise Entnahme der zur Umarbeitung im Königreiche bestimmten Waaren unter Kautionsleistung für die Abgaben zu gestatten;

In Erwägung, daß die Ausfuhr von Maschinen, mechanischen Vorrichtungen, Waaren und Geräthschaften aus Gußeisen einen der wichtigsten Zweige des Verkehrs Belgiens mit dem Auslande bildet;

In Erwägung, daß die Maschinenfabrikanten und Gießereibesitzer in Belgien zur Aufrechthaltung und Entwickelung ihres Absatzes um die Erlaubniß nachgesucht haben, die ihnen für ihre Fabrikation nöthigen Quantitäten von Roheisen zollfrei aus dem Auslande zu beziehen.

Auf den Vorschlag Unseres Finanzministers und nach Anhörung Unseres Ministers des Innern

haben verordnet und verordnen was folgt:

Es ist gestattet, unter den von Unserem Finanzminister vorzuschreibenden Bedingungen und Förmlichkeiten, ausländisches Roheisen für die Fabrikation von zur Wiederausfuhr bestimmten Maschinen, machanischen Vorrichtungen, sowie Waaren und Geräthschaften von Gußeisen zeitweise zollfrei einzuführen.

Unser Finanzminister ist mit der Ausführung der gegenwärtigen Verordnung beauftragt.

Gegeben zu Laaken, den 19. Juli 1858.

Nr. 698.

2. Direktion. Zölle.

Nr. 17 050. Zeitweise Entnahmen aus den öffentlichen Niederlagen. Roheisen zur Fabrikation von Maschinen und mechanischen Vorrichtungen, sowie der Waaren und Geräthschaften aus Gußeisen.

Brüssel, den 21. Juli 1858.

Der Finanzminister,

Nach Einsicht der königlichen Verordnung vom 19. dieses Monats (Moniteur Nr. 202), welche lautet: „Es ist, unter den Bedingungen und mittelst der Formalitäten, welche der Finanzminister vorschreiben wird, erlaubt, mit zeitweiser Befreiung von Eingangszöllen ausländisches Roheisen zur Fabrikation der Maschinen und mechanischen Vorrichtungen, sowie der Waaren und Geräthschaften aus Gußeisen, welche zur Ausfuhr bestimmt sind, einzuführen."

verfügt:

Art. 1. Die Entnahme des Roheisens zur Fabrikation der Maschinen und mechanischen Vorrichtungen, sowie der Waaren und Geräthschaften aus Gußeisen geschieht, sei es aus einer öffentlichen Niederlage, sei es direkt aus dem Eingangsbüreau, vermöge eines passavant-à-caution, Nr. 133, oder eines acquit de transit, Nr. 41 und in Quantitäten von mindestens 1 000 kg.

Art. 2. Die Zurückgabe an die Niederlage oder die Wiederausführung geschieht in Gestalt von vollständigen Maschinen und mechanischen Vorrichtungen oder in getrennten Stücken oder Maschinentheilen, sowie in Waaren und Geräthschaften aus Gußeisen. Für Gewichtsabgang wird kein Abzug bewilligt.

Art. 3. Die Verrechnung der passavants-à-caution und der acquits de transit erfolgt mittelst theilweiser oder vollständiger Decharge innerhalb der zwölf Monate von ihrem Datum an gerechnet; nach Ablauf dieser Frist wird zur Erhebung der Zölle und Geldstrafen auf Grund jedes Dokuments geschritten, welches sich nicht gehörig entlastet ausweist.

Art. 4. Die Beamten sind zu jeder Zeit berechtigt, die Nachweisung des zeitweise aus der Niederlage entnommenen Roheisens oder der Gegenstände zu fordern, zu deren Fabrikation es gedient hat.

Wenn dieser Nachweis nicht auf die erste Aufforderung erfolgt, so konstatiren sie die Weigerung mittelst Befehlsprotokolls und es wird verfahren wie in dem im vorhergehenden Artikel vorgesehenen Falle.

Atr. 5. Die festgestellten Uebertretungen ziehen die Anwendung der durch das allgemeine Einziehungsgesetz vom 26. August 1822, modifizirt durch dies Gesetz vom 6. April 1843 und dasjenige vom 6. August 1849 über den Transit, angedrohten Strafen nach sich.

Der Finanzminister
Frère-Orban.

Nr. 732.

2. Direktion. Zölle.

Nr. 2403. Anwendung des Artikels 40 des Gesetzes vom 4. März 1846 auf Roheisen.

Brüssel, den 31. März 1859.

Der Finanzminister:

Nach Einsicht seiner Verordnung vom 21. Juli, R. 698, welche die Bedingungen und Formalitäten für die Einfuhr des zur Fabrikation der Maschinen und mechanischen Vorrichtungen und der Waaren und Geräthschaften zur Ausfuhr bestimmten ausländischen Roheisens unter zeitweiser Befreiung vom Eingangszoll feststellt;

In Erwägung, daß man die durch jene Verordnung gewährten Erleichterungen sich zu Nutze gemacht hat, um betrügerische Spekulationen auszuführen, welche die Verwaltung um so weniger dulden kann, als sie gleichzeitig dem regelmäßigen Verkehr, der Industrie und dem Staatsschatz schaden;

verfügt:

Art. 1. Die acquits de transit No. 41 und die passavants à caution No. 133, welche für das unter zeitweiser Befreiung vom Eingangszoll*) nach den Bestimmungen des oben genannten Artikels vom 21. Juli 1858 zugelassene Roheisen zu entnehmen sind, können nur auf den Namen notorisch als Fabrikanten von Maschinen oder mechanischen Vorrichtungen oder als Eisengießer bekannter Industrieller verabfolgt werden und sie müssen das Etablissement angeben, wo das Gußeisen verarbeitet werden soll.

Art. 2. Der Fabrikant, welcher Roheisen empfängt, muß sich auf seine Kosten mit einem Register, dem anliegenden Muster A. entsprechend, versehen. Er ist verpflichtet, darin auf die im Muster angegebene Weise die von ihm aufgelagerten, die zur Fabrikation gegebenen Quantitäten, die hergestellten Fabrikate und die von diesen letzteren aus der Fabrik verabfolgten einzutragen. Diese Eintragungen müssen unmittelbar nach der Reihenfolge der damit verknüpften Vorgänge erfolgen.

Die Register sind, bevor sie gebraucht werden, durch den Zollkontroleur oder, wenn solcher nicht vorhanden ist, durch den Kontroleur der direkten Steuern und Accisen, in dessen Ressort die Fabrik sich befindet (Art. 6) zu numeriren und zu paraphiren.

*) Das Roheisen ist in den Dokumenten mit den hinreichenden Details aufzuführen, um seine Identität leicht zu erkennen.

Art. 3. Der Transport des Roheisens vom Eingangsbureau oder der Entnahmeniederlage nach dem Etablissement, für welches es bestimmt ist, muß auf dem Wege und innerhalb der Frist geschehen, welche in dem acquit de transit oder dem passavant à caution bestimmt sind. Bei Ankunft des Roheisens im Etablissement wird dasselbe in das im Artikel 2 genannte Register eingetragen und in einem zu dem Ende besonders reservirten und jeder Zeit während der Arbeitsstunden den Zoll- und Accisebeamten zugänglichen Orte oder Magazin niedergelegt.

Art. 4. Die in den Ortschaften, wo ein Zollposten vorhanden ist, oder in einem Rayon von $2^1/_2$ km gelegenen Etablissements sind unter die Aufsicht dieses Postens gestellt; die übrigen werden durch die in dem Ressort thätigen Accisebeamten beaufsichtigt.

Art. 5. Die zur Verabfolgung von acquits de transit oder passavants à caution für ausländisches Roheisen berufenen Einnehmer und Depotverwalter schicken an demselben Tage eine dem Muster B. entsprechende Bescheinigung an den Zolleinnehmer oder in Ermangelung desselben an den Einnehmer der direkten Steuern und Accisen des Ortes, wo das Etablissement liegt, für welches das Roheisen bestimmt ist. Bei Empfang dieser Bescheinigung übermacht sie der Einnehmer ohne Verzug dem Vorstande der Zoll- oder Acciseverwaltung, in deren Ressort das Etablissement sich befindet, nach den Bestimmungen des Artikels 4.

Art. 6. Die Beamten der einen oder anderen Verwaltung sind verpflichtet, soviel wie möglich die Ankunft und die Aufnahme des Roheisens in die Fabrik zu überwachen; sie haben sich überdies in hinreichend kurzen Zwischenräumen um das Vorhandensein des Roheisens oder seiner Ablieferung zur Fabrikation festzustellen und die regelmäßige Führung des im Artikel 2 genannten Registers zu beglaubigen, dahin zu begeben. Bei jedem ihrem Besuche setzen sie auf dies Register ihr visa mit Angabe des Datums.

Der Kontroleur der Zölle oder der direkten Steuern und Accisen, welcher die mit der Aufsicht beauftragten Beamten unter seinem Befehle hat, muß ihren Dienst prüfen, indem er sich zu unbestimmten Zeiten, ein Mal wenigstens innerhalb zweier Monate, nach dem Etablissement begiebt, wo ausländisches Roheisen sich befindet.

Wenn die Beamten ein Defizit in den nach dem Etablissement gesandten oder in den ins Magazin aufgenommenen Quantitäten des Roheisens bemerken, so fordern sie von den Betheiligten Rechenschaft, und im Falle der Weigerung oder des Verdachts von Betrug nehmen sie ein Befehlsprotokoll auf, welches der Verwaltung eingereicht wird.

Art. 7. Die Betheiligten müssen dem Kontroleur durch einen Schein nach dem Muster C. mindestens 24 Stunden im Voraus von jeder Absendung von Maschinen oder mechanischen Vorrichtungen, Waaren oder Geräthschaften von Gußeisen, welche zur Wiederausfuhr oder zur Zurückgabe an die Niederlage bestimmt sind und zur Verrechnung der acquits de transit oder passavants à caution dienen müssen, Anzeige machen, damit der Kontroleur deren Ausgang aus der Fabrik, wenn er es für nöthig hält, feststellen kann.

Art. 8. Die Gegenstände, welche anderswo eine Ergänzung der Bearbeitung vor der Ausfuhr oder der Rückgabe an die Niederlage erfahren sollen, können nach einem andern Etablissement gesandt werden, wenn der Versender die im vorhergehenden Artikel angegebenen Formalitäten erfüllt und die Gegenstände im Bestimmungs-Etablissement in das im Artikel 2 genannte Register eingetragen werden, als wenn es sich um Roheisen handelte. In diesem Falle wird die Bescheinigung Muster C. durch den Kontroleur, nachdem er sie mit seinem visa versehen hat, an seinen Kollegen gesandt, in dessen Ressort sich das Etablissement befindet, nach welchem die Gegenstände gesandt werden, um die durch den Artikel 6 vorgeschriebene

Aufsicht ausüben zu lassen. Bei der Wiederversendung der Gegenstände zur Ausfuhr oder zur Zurückgabe an die Niederlage werden die so übersandten Bescheinigungen der acquits de transit oder passavants à caution unter Siegel beigefügt.

Art. 9. Bevor die für ausländisches Roheisen ertheilten acquits de transit oder passavants à caution definitiv zu entlasten und die als Bürgschaft für die Eingangszölle gestellten Kautionen aufzuheben sind, übermachen die Einnehmer oder Niederlagsverwalter, von denen die Dokumente ausgehen, sie durch Vermittelung des Kontroleurs der Abtheilung, dem Kontroleur in dessen Ressort die Fabrik sich befindet, wo das Roheisen verarbeitet wurde. Dieser Beamte überzeugt sich, ob die nach dem dem Dokument beigefügten Beglaubigungs-Zertifikat*) ausgeführten oder zur Niederlage zurückgelangten Fabrikate mit den von der Fabrik versandten übereinstimmen. Im Bejahungsfalle schickt er das Dokument, mit seinem visa versehen, zurück und die definitive Decharge wird darauf eingetragen; im entgegengesetzten Falle wird das Dokument mit den Bemerkungen des Kontroleurs zurückgeschickt und zur Decharge nur auf Genehmigung der Verwaltung zugelassen.

Art. 10. Der Vortheil der Verordnung vom 21. Juli 1858 wird den Industriellen entzogen, welche die Bestimmungen des Gegenwärtigen übertreten, unbeschadet der sonstigen dadurch verwirkten Strafen.

Art. 11. Die gegenwärtige Verordnung findet auf das mit zeitweiser Befreiung vom Eingangszoll zugelassene Roheisen vom 15. April d. J. ab Anwendung.

Der Finanzminister.

Frère-Orban.

*) Diese Beglaubigungs-Zertifikate sind mit den erforderlichen Details auszustatten.

Finanzministerium.

Verwaltung der direkten Steuern, Zölle und Accisen.

Fabrik-Register

zum Gebrauch der Fabrikanten von Maschinen und mechanischen Vorrichtungen und der Eisengießereibesitzer, welche mit zeitweiser Befreiung vom Eingangszolle eingeführtes Roheisen (Ministerielle Verordnungen vom 21. Juli 1858 und 31. März 1859) verbrauchen.

Etablissement des Herrn . . . zu

Die Seiten des gegenwärtigen Registers, in der Zahl von sind durch den unterzeichneten Kontroleur der . . . . numerirt und paraphirt

Zu den

Muster Litt. A. Art. 2 der Verordnung vom 31. März 1859, R. 732.

Zölle Nr. 732.

Zoll-Dokument. a. Art und Nummern, b. Lieferungsbureau, c. Datum.	Quantitäten des in den Dokumenten angegebenen Roheisens.	Datum der Ankunft oder Lagerung in der Fabrik.	Verabfolgung zur Fabrikation.			Detaillirtes Gewicht der erhaltenen Produkte.	Ausgang aus d. Fabrik z. Wiederausfuhr oder zur Rückgabe a. d. Niederlage		Bemerkungen.
			Datum.	Menge.	Fabrizirte Gegenstände.		Datum.	Bestimmungen.	
Acquit de transit No. 560 Antwerpen, 1. Bureau . 12. März 1859.	10 000 kg.	15. März 1859.	10. April	8000	Schienenlager.	7900	1. Mai	Ausgang üb. Antwerpen.	
			12. "	2000	"	2000	10. "	Niederlage Brüssel.	

Bureau
(oder)
Niederlage
von

Anwendung des Art. 40 des Gesetzes vom 4. März 1846.

Einfuhr-Schein
für
ausländisches Roheisen

Abgeliefert heut an Herrn . . . . . . Fabrikanten zu . . . unter Nr. . . . . . ein für Kilogramm ausländisches Roheisen, bestimmt zum Fabrikationsverbrauch in seinem Etablissement zu . . . . .

Der Transport soll ausgeführt werden durch . . . . . . innerhalb der Frist vom . . . vom Abfahrtsvisa.

. . . . den . . . 18

Der . . .

Herrn Einnehmer der
zu

Muster Litt. B. Art. 5 der Verordnung vom 31. März 1859, R. 732.

Anwendung des Art. 40 des Gesetzes vom 4. März 1846.

Expeditions-Schein
für
aus ausländischem Roheisen hergestellte Fabrikate.

Der unterzeichnete Fabrikant zu . . . erklärt, daß er aus seinem Etablissement zu . . . am . . . um . . Uhr mittags die nachstehend aufgeführten Fabrikate absenden will. hergestellt aus Roheisen, eingeführt vermöge des [1]) . . . . abgeliefert im Bureau vom . . . am . . . Nr. . . . . nämlich: [2]) . . . . Ganzes Gewicht. . . .

Die Expedition erfolgt mit Bestimmung [3]) . . . . . durch

. . . . den . . .

Der Fabrikant.

[1]) Acquit de transit oder passavant à caution.
[2]) Bezeichnung der Gegenstände und Angabe des Gewichts.
[3]) Ausgang durch das Bureau von . . . . oder die Niederlage von . . . . oder aus den Werkstätten des Herrn . . . . zu . . . .

Herrn Kontroleur der
zu

Muster Litt. C. Art. 7 der Verordnung vom 31. März 1859, R. 752.

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Vierzehnte Vernehmung

am

13. November 1878

(Nachmittag 4 Uhr).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender.
„ Geh. Ober-Regierungsrath Huber.
„ Königl. Bayr. Staatsrath v. Schloer.
„ Geh. Kommerzienrath Stumm.
„ H. H. Meier.
Herr Geh. Bergrath Dr. Wedding entschuldigt.
Sachverständiger: Herr Friedrich Kustermann aus München.

(Fragebogen D.)

Vorsitzender: Sie beschäftigen sich mit Vertrieb? wovon?

Herr **Kustermann**: Von Stabeisen und Eisenwaaren, besonders Grobeisenwaaren, Gußwaaren und fertigen Stahlprodukten. Ich führe hauptsächlich Rohstahl in Stangen.

Vorsitzender: Wohin vertreiben Sie diese verschiedenen Produkte?

Herr **Kustermann**: Zum größten Theil in München selbst und die nächste Umgegend. München hat ein sehr beschränktes Absatzgebiet, es ist nicht möglich, von München fort verkaufen zu können, es bleibt außer der Stadt nichts Anderes übrig, als die nächste Umgegend.

Vorsitzender: Woher beziehen Sie Ihre Produkte?

Herr **Kustermann**: Gewöhnlicher Stahl kommt jetzt aus Oesterreich und zwar Raffinirstahl, schweißbarer Gußstahl und Bessemerstahl; dagegen die besseren Stahle, Gußstahle für Werkzeuge aus England.

Vorsitzender: Und die Eisenwaaren?

Herr **Kustermann**: Stabeisen beziehe ich von Neunkirchen und der Maxhütte, einer Eisenwerksgesellschaft in der Oberpfalz in Bayern.

Vorsitzender: Und die Gußwaaren?

Herr **Kustermann**: Die beziehe ich zum Theil von Wasseralfingen in Württemberg, den königlich bayerischen Hüttenwerken Weiherhammer und Bodenwöhr und von der Hellbergerhütte bei Saarbrücken, sowie von der Tangerhütte und Lauchhammer. In neuerer Zeit habe ich mir selbst eine Gießerei erbaut, darin fabrizire ich hauptsächlich jene Bauartikel für die Münchener Konsumenten.

Vorsitzender: Damit sind die allgemeinen Fragen erörtert; wir können nun in den Fragebogen D. eintreten.

Frage 1:

> Welche Veränderungen haben die Preise der verschiedenen inländischen Eisensorten und Eisenfabrikate seit 1869 durchzumachen gehabt?

Herr **Kustermann**: Die Preise sind von 1869 an allmählich etwas gestiegen, ihre Steigerung ist im Jahre 1870 und ganz besonders in den Jahren 1871/72 fortgeschritten, bis sie zum Schlusse bei 1872 Anfang 1873 auf der höchsten Stufe waren. Es kosteten mich 100 kg gewalztes Eisen im Mai 1873 36 *M.*, nach dem ersten offiziellen Abschlag Anfang Juli 1873 kamen die 100 kg auf 32,50 *M.*, auf diesen bedeutenden Abschlag folgten sich fort und fort weitere Abschläge nicht von der Größe, aber so rasch auf einander, daß in manchen Monaten bis auf den heutigen Tag zwei solcher Abschläge zu verzeichnen sind.

Vorsitzender: Würden Sie uns nicht die Preise Ihrer verschiedenen Eisensorten in den verschiedenen Jahren direkt angeben können?

Herr **Kustermann**: Ich bin leider nicht in der Lage; ich habe geglaubt, daß diese Zahlen einer hohen Kommission vorliegen, daß ich nicht im Stande wäre, etwas zu bringen, wovon dieselbe nicht gut unterrichtet wäre. Ich bemerke dabei, daß die Stabeisenpreise in München zuzüglich der Fracht so hoch sind, wie die Saarwerke verkaufen. Für unseren Bezirk sind die Saarwerke maßgebend. Die Maxhütte regulirt die Preise nach der Konkurrenz der Saarwerke.

Vorsitzender: Es würde uns doch von Interesse gewesen sein, diese Preise zu erfahren.

Grund-Preise
für Stabeisen und Trägereisen (I) franko München inkl. 25 ₰ Platzspesen.

Stabeisen, deutsches. Zeit.	100 kg ℳ	₰	Trägereisen I, deutsches. Zeit.	100 kg ℳ	₰	Trägereisen I, belgisches. Zeit.	100 kg ℳ	₰
1869 Juni	20	54						
			1870 März	22	54			
1871 Januar	21	—						
= Novbr.	21	77	1871 Novbr.	23	25			
= Dezbr.	22	67						
1872 März	23	85	1872 März	24	—			
= Mai	25	80	= Mai	27	35			
= Juni	30	30						
= Juli	33	14	= Juli	30	95			
= Septbr.	35	94	= August	33	37			
1873 Juni	32	57	= =	35	77			
= Juli	30	31	= =	38	77			
= August	29	85	1873 August	35	17			
= =	27	75						
= Oktober	26	77				1873 Novbr.	26	60
= Dezbr.	26	37	= Dezbr.	27	97			
= =	25	31						
= =	24	49						
1874 Januar	24	20	1874 Februar	25	57			
= März	23	57	= März	24	97	1874 März	24	20
= April	23	09	= April	24	67	= April	23	60
= Juni	22	11						
= Oktober	21	85	= Oktober	24	05	= Oktober	23	—
= Dezbr.	21	31	= Dezbr.	23	15			
1875 Januar	21	11	1875 Januar	22	25	1875 Februar	22	20
= Februar	20	57						
= März	20	27						
= April	20	14						
= =	19	86						
= Mai	19	28						
= Juli	18	99						
= Oktober	18	28	= Oktober	20	45	= Oktober	20	40
= Novbr.	17	90	= Novbr.	19	85			
= Dezbr.	17	61	= =	19	45			
1876 Januar	17	52						
= =	17	06						
= Februar	16	69	1876 März	18	72			
= April	16	06				1876 Oktober	18	60
= Septbr.	16	38	= Novbr.	17	72			
= Dezbr.	16	10	= Dezbr.	17	22			
1877 Januar	15	57	= =	16	56			
= =	15	38	1877 Januar	16	06			
= April	15	10	= Februar	15	56			
= Mai	14	80						
= Juli	14	61	= Juli	14	74			
= Novbr.	14	14	= Dezbr.	14	49	1877 Dezbr.	15	20
1878 Januar	13	80	1878 Februar	14	24			
= März	13	72						
= April	13	62	= April	14	14			
= =	13	52						
= =	13	43						
= Juli	13	32						
= Septbr.	13	17						

Frage 2:

Wie stellen sich dagegen die Preise des Auslandes in den nach Deutschland importirenden Häfen, sowie in den deutschen Haupthandelsplätzen im Binnenlande?

Ausländisches Eisen konnte ich bis zum Eintritt des neuen Zolltarifs von 1873 nicht beziehen. Das wenige, was ich bezogen und was überhaupt in unsere Gegend kam, waren höchstens Sorten, die in Deutschland noch nicht gemacht wurden, z. B. Hochprofile von Tragbalken, größere Quantitäten, die rasch bedurft wurden, und ich versuchte es hauptsächlich, um die Waare kennen zu lernen. Erst mit dem Eintritt des Zolltarifs vom Oktober 1873 rentirte sich das belgische Eisen, und ich führe es von da ab.

Vorsitzender: Von wann?

Herr **Kustermann:** Vom Oktober 1873 bis zum Fall der Zölle 1877 führte ich von Tragbalkeneisen fast ausschließlich nur belgisches Fabrikat. Belgisches Eisen stellte sich anfänglich, also gleich nach der neuen Zolländerung vom Oktober 1873, ca. 50 bis 75 ₰ pro Centner billiger, ungeachtet des Zolles, als das deutsche. Diese Preisdifferenz hat sich allmählich ausgeglichen; je näher die Zeit heranrückte für den Fall des Zolles im Jahre 1877, desto billiger wurde und mußte natürlich das deutsche Fabrikat werden, und vom Jahre 1877 an, seit der Zoll für Eisen gefallen ist, beziehe ich keinen Stab belgisches Eisen mehr.

Herr **v. Schloer:** Hat den Import des belgischen Eisens in der Periode von 1873 bis 1877 nicht vielleicht eine Frachtbegünstigung gefördert, gegenüber den Frachten aus der Saargegend nach München?

Herr **Kustermann:** Es ist richtig, sie waren allerdings im Verhältniß ausnahmsweise billig, sie kalkulirten sich im Verhältniß zur Kilometerzahl bedeutend billiger als die Frachten in Deutschland.

Herr **v. Schloer:** So daß also dadurch, daß die Fracht, wie ich Sie verstehe, von Belgien nach dem Süden Deutschlands pro Kilometer und pro 1000 Pfd., sich billiger stellte, das belgische Eisen daher auf den Münchener Markt gebracht werden konnte, während das Saareisen auf kürzere Strecke einen höheren Frachtsatz pro Kilometer und pro 1000 kg zu bezahlen hatte.

Herr **Kustermann:** Das war der Fall.

Herr **Meier:** Aber die Gesammtfracht war doch niedriger von der Saargegend als von Belgien?

Herr **Kustermann:** Natürlich, weil die Saargegend bedeutend näher ist.

Vorsitzender: Wir sind bereits in die dritte Frage eingetreten.

Frage 3:

Sind zwischen den Frachtsätzen für die ausländischen Eisensorten und die inländischen Erzeugnisse beim Transporte Differenzen wahrnehmbar und worin sind diese event. begründet?

Herr **Kustermann:** Jetzt sind mir in den Frachtsätzen selbst keine Differenzen mehr bekannt, dagegen besteht noch eine Verladungsweise und zwar eine Erleichterung derselben mit Holland. Es ist immer möglich, daß über Rotterdam verschiedene Eisenwaaren — also auch die Klassifikation ist dort eine ausgedehnte — gußeiserne Röhren, Stahlsägeblätter, amerikanische Heugabeln zusammen in einen Waggon verladen werden und dafür nur Spezialtarif I. zu bezahlen ist; den zahle ich auch nur dann, wenn es 100 Ctr. sind, und der Wagen geht mit 100 Ctr. in dieser billigsten Fracht von Rotterdam bis München, während das bei den Bezügen vom ganzen inneren Deutschland nicht möglich ist.

Herr **Stumm:** Also führt auch die königlich bayerische Staatsbahn die 100 Ctr., die von Holland kommen, zu demselben Einheitspreise, als wenn es 200 Ctr. aus Deutschland wären.

Herr **v. Schloer:** Der Unterschied liegt hauptsächlich darin, daß überhaupt in dem betreffenden Verkehr die verschiedenen Eisensorten in eine Klasse eingereiht sind.

Herr **Stumm:** Ich bitte sehr um Entschuldigung. Der Herr Sachverständige sagte, daß die 100 Ctr. Ladung ebenso

gefahren werden, wie bei uns 200 Ctr. Ladung, ganz abgesehen von dem Inhalte.

Herr **v. Schloer**: Und daß sie alle miteinander in eine Wagenladung gebracht würden.

Vorsitzender: Das würde also doch alles über die rheinische Bahn gehen?

Herr **Kustermann**: Das geht über die rheinische Bahn.

Vorsitzender: Das würde also gegen die Vorschrift des preußischen Handelsministers sein?

Herr **Stumm**: Die rheinische Bahn ist den Weisungen des Handelsministers in dieser Beziehung wohl nicht unterworfen, sie hat ganz besondere Privilegien, ich glaube, der preußische Handelsminister darf in ihre Tarife gar nicht hineinsprechen.

Ferner möchte ich fragen: bezieht sich der Frachttarif für diese 100 Ctr. auf Spezialtarif II.?

Herr **Kustermann**: Es ist Spezialtarif I.

Herr **Stumm**: Sie würden Stabeisen, welches unter Spezialtarif II. geht, also im deutschen Verkehr doch zu niedrigeren Einheitssätzen beziehen?

Herr **Kustermann**: Stabeisen gehört in Tarif I. im Verkehr.

Herr **Stumm**: Nein, in Spezialtarif II.

Herr **v. Schloer**: Ich möchte den Herrn Sachverständigen fragen, ob nicht Spezialtarif 1 in den niederländisch-süddeutschen Verkehr verschieden ist von dem Spezialtarif 1 im deutschen Verkehr.

Herr **Kustermann**: Ich habe gerade diese Preise berechnet pro Kilometer mit unserem Spezialtarif 2, der für Stabeisen und gußeiserne Röhren für 200 Ctr. und mehr gültig ist, und es ist ganz derselbe Tarif.

Frage 4:

> In welcher Weise wird das Absatzgebiet der inländischen Eisenindustrie durch die Zolländerungen von 1873 und 1877 beeinflußt?

Direkt wird es natürlich für den Verkauf nach München nicht beeinflußt, fühlbar ist es höchstens daraus, daß es beeinflußt worden ist in anderen Gegenden, weil Werke, die früher nicht daran dachten, nach dem Süden, zu uns, zu verkaufen, jetzt alle Anstrengungen machen, namentlich aus der Ruhrgegend und vom Niederrhein, die früher nicht nach München kamen. Es ist dadurch der Beweis geliefert, daß sie die Versendung nach dem Norden zum Theil verloren haben.

Ferner glaube ich, ist hauptsächlich längs der Grenze Oesterreichs der Kleinhandel, der Zwischenhandel an der Grenze hinab in unserem Stückchen Oberbayern durch die Zolltarife natürlich sehr benachtheiligt. Insbesondere sind es die ordinären Gußwaaren; diese werden jetzt in Oesterreich so billig fabrizirt und längs der Grenze verkauft, daß ich glaube, behaupten zu können, daß der größte Bedarf dahin von Oesterreich aus gedeckt wird. Auch der Konsument, der Landmann fängt an, sich zu gewöhnen, nach Oesterreich zu gehen und in größeren Städten Salzburg und Burghausen, seinen Bedarf zu kaufen, so daß der Kleinhändler sehr darüber klagt.

Herr **Stumm**: Es findet also eine erhebliche Einfuhr von Gußwaaren aus Oesterreich nach Bayern statt?

Wenn die deutschen Werke ihre Preise um 10 *M.* pro Tonne erhöhen wollten, würden nicht sofort wieder belgische Träger für Sie rentiren?

Herr **Kustermann**: Wenn Deutschland seine Preise in nennenswerther Weise, ich will sagen auf 10 *M.* pro Tonne erhöhte, so würde sich die belgische Konkurrenz in manchen Gegenden fühlbar machen.

Herr **Stumm**: Sind Ihnen keine Fälle bekannt, wo in Ihrer Gegend englische und andere Werke billigere Offerten gestellt haben als inländische?

Herr **Kustermann**: Nein, bis jetzt nicht; die de Wendel'schen Werke gehören zu den allerbilligsten.

Herr **Stumm**: Die Offerten auswärtiger Gießereien für bayerische Wasserleitung sind Ihnen nicht bekannt?

Herr **Kustermann**: Es sind vielleicht Quantitäten im Jahre von 3 bis 400 Ctrn.

Herr **Huber**: Sie selbst beziehen keine französischen Fabrikate?

Herr **Stumm**: Beziehen Sie von den Produkten der Kleineisenindustrie erhebliche Quantitäten aus Frankreich?

Herr **Kustermann**: Nur feinere Gußwaaren, Balkon-Gitter und überhaupt Ornamente, besonders solche Gegenstände, die in Frankreich nach schönen Mustern gemacht werden.

Deren beziehe ich mehr: Patentaxen, Mutterschrauben, insbesondere Schlosserwaaren: Fensterpasquille, Thürschlösser, die alle werden seit 1873, seit Ermäßigung des Zolles, in größerer Zahl eingeführt, als das früher der Fall war.

Herr **Huber**: Sind es große Quantitäten?

Herr **Meier**: Wie hoch schätzen Sie das Quantum über den Kleinverkehr an der Grenze von Oesterreich? Können Sie Ziffern nennen?

Herr **Kustermann**: Ich glaube, daß das pro Monat sich zwischen 4- und 500 Ctr. bemessen wird.

Herr **Stumm**: Englisches Weißblech führen Sie nicht ein?

Herr **Kustermann**: Nein.

Herr **Stumm**: Werden die Preise, die Sie von rheinischen Werken gestellt bekommen, nicht bis München beeinträchtigt von der englischen Konkurrenz?

Herr **Kustermann**: Es **war** der Fall, in neuerer Zeit ist es der Fall nicht mehr. Besonders Nürnberger Häuser machen alle Anstrengungen, englisches Weißblech nach München zu bringen. Es ist aber in München schwer, weil eigentlich der Bezug kein bequemer, ferner die Waare nicht so rein ist, und die Qualität auch selbst läßt in mancher Beziehung zu wünschen übrig.

Frage 5:

> Wie würde es beeinflußt worden sein, wenn keine Bevorzugung inländischer Fabrikate stattgefunden hätte?

Ich glaube, daß es in hohem Maße müßte beeinflußt worden sein, wenn nicht von Seiten der kompetenten Stelle, also von Seiten der königlichen Staats- und Privatbahn-Direktionen Rücksichten beobachtet worden wären. Ganz besonders sind solche in Bayern üblich; wir haben nicht öffentliche Submissionsausschreibungen, sondern nur beschränkte Einladungen und die ergehen nur an deutsche Fabrikanten und da insbesondere wieder an die bayerische Industrie. Es kommt nicht vor, daß ausländische Fabrikanten dem Staate Lieferungen machen.

Herr **v. Schloer**: Wäre vielleicht der Herr Sachverständige in der Lage, uns das Verfahren, welches bei Vergebung derartiger Materialien in Bayern eingehalten wird, näher darzulegen und etwa auch anzugeben, ob das Verfahren den Zweck hat, lediglich die Arbeit im Lande zu erhalten zu gleichem Preise, wie er vom Auslande geboten wird, oder ob man den inländischen Fabrikanten auch höhere Preise bewilligt, als sonst sich herausstellen würden, wenn man z. B. alle deutschen Fabrikanten desselben Gegenstandes unbedingt zuließe?

Herr **Kustermann**: Ich habe beobachtet, daß man hauptsächlich leistungsfähige, auch nicht bayerische, Industrielle bei solchen Vergebungen einladet und dann vorzugsweise bei gleichen Preisen der bayerischen Industrie die Lieferung giebt. Daß man sie besser bezahlt, darüber ist mir nichts bekannt.

Herr **Stumm**: Das liegt theilweise daran, daß man die ausländische Konkurrenz überhaupt gar nicht auffordert?

Herr **Kustermann**: Die ausländische wird gar nicht aufgefordert.

Herr **Stumm**: Glauben Sie nach Ihren Erfahrungen, daß, wenn heute Seraing oder ein englisches Werk Bessemerschienen so billig nach München oder überhaupt an die bayerische Staatsbahn offeriren würde, daß das bayerische Werk, speziell die Maxhütte, diesem Preise nicht folgen könnte, und daß das ausländische Werk den Zuschlag erhalten würde?

Herr **Kustermann**: Bei uns glaube ich nicht.

Herr **v. Schloer**: Ich muß doch noch eine Frage stellen: Ist Ihnen der Vorgang bekannt bei der letzten Schienenvergebung in Bayern, bei der ein österreichisches Werk offerirt hat? Ist Ihnen nicht bekannt, welchen Einfluß diese österreichische Offerte auf die Bestimmung des Preises der Stahlschienen hierbei ausübte?

Herr **Kustermann**: Nein, das kann mir natürlich nicht bekannt sein; für Schienen werde ich als Zwischenhändler nicht eingeladen, ich werde nur eingeladen für Lieferungen von Stabeisen und Kleineisenzeug.

Herr **Stumm**: Können Sie uns nicht die Preise angeben, die heute die bayerische Eisenbahnverwaltung für Stahlschienen bezahlt?

Herr **Huber**: Die Schienen, scheint es, sind überhaupt weniger Ihre Branche.

Herr **Kustermann**: Ganz recht. Es war nicht möglich, in Schienen Verkäufe zu bewerkstelligen, ich mußte ausländisches oder wenigstens auswärtiges Fabrikat vertreten.

Herr **Stumm**: Das haben Sie auch schon gethan?

Herr **Kustermann**: Es ist mir ein paar Mal gelungen, wenn auch mit Schmerzen.

Frage 6:

> Hat sich seit Erlaß des Gesetzes vom 7. Juli 1873 eine Verschiebung in dem Verbrauche der verschiedenen Qualitäten des Eisens ergeben?

Allerdings versteht es jetzt der kleine Gewerbsmann ebenso mit minderer Qualität umzugehen, er hat auch viel mehr Hilfsmaschinen und ist überhaupt in technischer Beziehung vorangeschritten, aber die Ermäßigung des Zolles hat ihn nicht an belgisches Eisen gewöhnt, sondern an lothringisches Eisen, welches sich mit aller Möglichkeit den Eingang nach dem Süden zu verschaffen gesucht hat.

Herr **Stumm**: Das ist wohl mehr eine Folge der Annektion von Elsaß-Lothringen?

Herr **Kustermann**: Ja.

Frage 7:

> Werden Erzeugnisse der Eisenindustrie aus dem Auslande bezogen, weil dieselben im Inlande überhaupt nicht oder nicht in genügender Qualität hergestellt werden?

Die Erzeugnisse, die ich aus dem Auslande führe, sind amerikanische Heu- und Düngegabeln, die in großen Quantitäten eingeführt werden. Dagegen Artikel, die deswegen eingeführt werden, weil die deutsche Qualität nicht genügend ist, das sind: Nageleisen aus Schweden, das nicht nur Ersatz für das steyerische bietet, sondern dasselbe noch übertrifft; dann aus Eng land der Gußstahl, sowie auch Werkzeuge, einere Sägeblätter, die besseren Gattungen Feilen und dann ganz besonders aus Schottland das Roheisen.

Vorsitzender: Genügt denn das Remscheider Fabrikat nicht? Würde das nicht das englische ersetzen in Feilen und Werkzeugen?

Herr **Kustermann**: Dies ersetzt es nicht vollständig; es hat nicht die Gleichheit der Qualität, wie das englische Fabrikat

Herr **Huber**: Ist Ihnen etwas über Kratzendraht bekannt?

Herr **Kustermann**: Nein.

Frage 8:

> Welche Einflüsse üben auswärtige Exportprämien aus?

Ich stelle mir solche stets als schädlich vor, denn der Exporteur des Auslandes ist durch die Prämien stets soviel billiger, mit den Fabrikationskosten darin, er kann um soviel billiger verkaufen, als die Prämie beträgt.

Herr **Stumm**: Wissen Sie, welche Beträge der französischen Exportprämie speziell auf die Produkte der Kleinindustrie, die Sie importiren, entfallen?

Herr **Kustermann**: Mir sind keine Prämien von Frankreich bekannt, als auf Roheisenzölle die acquits à caution; sonstige Vergütungen sind mir nicht bekannt. Es ist auch sehr schwer, etwas Gewisses darüber zu erfahren.

Herr **Huber**: Ist Ihnen bekannt, daß in Oesterreich ähnliche Begünstigungen der Ausfuhr existiren?

Herr **Kustermann**: Im gewöhnlichen Handelsverkehr glaube ich behaupten zu dürfen, daß das nicht der Fall ist.

Frage 9:

> In welcher Qualität und Quantität, sowie nach welchen Absatzgebieten werden Erzeugnisse der deutschen Eisenindustrie nach dem Auslande ausgeführt?

Von uns können nur noch Maschinentheile, Einrichtungen für Sägemühlen, und Brauereien nach dem benachbarten Oesterreich ausgeführt werden und das in besseren Qualitäten. Stabeisen ist nicht mehr möglich zu verkaufen, es ist in Oesterreich selbst zu billig geworden, der Konsum ist kleiner und der Zoll entschieden zu hoch.

Herr **Huber**: Sie meinen, unser Export nach Oesterreich sei kleiner, als die Einfuhr aus Oesterreich?

Herr **Kustermann**: In unserem Oberbayern ganz bestimmt. Der Import Oesterreichs nach Bayern ist größer, wie der Import Bayerns nach Oesterreich.

Vorsitzender: Sie sagten, daß außer diesen Maschinentheilen und Einrichtungen zu Sägemühlen und Brauereien überhaupt nichts nach Oesterreich ginge?

Herr **Kustermann**: Ja.

Herr **Stumm**: Dafür kommen aber Stahl- und Gußwaaren herüber.

Herr **Kustermann**: Der Import ist bedeutend größer aus Oesterreich. Ich beziehe Blechemail, weil es weitaus schöner und nicht theurer ist, als bei uns. Feineres Gußemail beziehe ich ebenfalls aus Oesterreich, das nicht billiger, nur unwesentlich theurer, aber bedeutend schöner ist.

Vorsitzender: Sie hätten bei der Frage 7. hervorheben müssen, daß diese Waaren im Auslande besser gemacht werden, als bei uns.

Herr **Kustermann**: Ja, es giebt vielleicht weniger Händler, die bestrebt sind, das Beste zu führen, die meisten gehen nach der Billigkeit.

Herr **Huber**: Wie hoch schätzen Sie diese Quantitäten?

Herr **Kustermann**: Ich allein beziehe pro Jahr 300 Ctr. aus Oesterreich.

Huber: Für Ihr Absatzgebiet können Sie vielleicht Ziffern angeben?

Herr **Kustermann**: In meinem Absatzgebiete glaube ich nicht, daß noch ein anderer Zwischenhändler aus Oesterreich emaillirte Geschirre bezieht, ich glaube, ich bin der einzige.

Frage 10:

> Würde durch Erniedrigung der inländischen Frachtsätze der Absatz ins Ausland wesentlich gehoben werden können?

Bei uns, bei der Nähe an der Grenze und bei den kolossalen Zöllen, die in Oesterreich sind, kann eine Erniedrigung des Frachtsatzes keinen Export mehr befördern, das ist nicht möglich.

Frage 11:

In welchem Maße würde durch Aufhebung der Zollsätze anderer Länder der Absatz ins Ausland voraussichtlich zunehmen?

Da würde nun natürlich München meines Erachtens in einer bedeutenden Weise gewinnen; es müßte sich das Absatzgebiet, vorausgesetzt, daß die deutsche Eisenindustrie noch auf der Höhe steht, wie gegenwärtig, und daß sie mit der ausländischen einigermaßen noch konkurriren kann, für München so bedeutend erweitern, daß ich fast glaube, daß in kürzester Zeit der Absatz, den ich jetzt während 25 jähriger Thätigkeit in München selbst und nach seiner Umgegend erworben habe, sich bestimmt verdoppeln würde.

Herr **Stumm**: Würde ein ähnliches Resultat dann erzielt werden, wenn Oesterreich 50 pCt. mit den Zöllen heruntergehen würde?

Herr **Kustermann**: Es würde auch wohl bedeutend mehr exportirt werden können, doch natürlich ist das nicht von jener Bedeutung, als wenn die Zölle ganz aufgehoben werden.

Herr **Stumm**: Aber würden Sie Werth darauf legen für den Export nach Oesterreich, wenn die Zölle selbst um die Hälfte heruntergehen?

Herr **Kustermann**: Ich würde mich sogar darüber freuen.

Frage 12:

Welche Zollsätze würden erforderlich sein, um das Eisen und die Eisenfabrikate des Auslandes ganz vom deutschen Markte zu verdrängen?

Das ist eine Frage, die für mich unmöglich zu beantworten ist. Ich kenne die Fabrikationskosten der deutschen Industrie nicht, noch weniger die der ausländischen. Natürlich würden sehr hohe Zölle die Folge haben, daß das Eisen des Auslandes ganz vom deutschen Markte verdrängt würde, allein es soll ja kein Monopol geschaffen werden.

Frage 13:

Würden andere Industriezweige durch einen Ausschluß der ausländischen Konkurrenz benachtheiligt werden?

Ganz gewiß, und ich halte auch dafür, daß die Eisenindustrie durchaus keine Berechtigung dazu hat, monopolisirt zu werden, und die Eisenindustrie hauptsächlich müßte ja sehr mächtig beeinträchtigt werden, wenn die Zölle so hoch gestellt würden, daß ein Importiren unmöglich wäre. Da würde ja der Eisenproduzent der Herr über sämmtliche Industrielle.

Frage 14:

Welche Zollsätze halten Sie ohne wesentliche Schädigung der Interessen des deutschen Handels und der Industrie für zulässig?

Ich sehe wohl ein, daß Zölle für die Eisenindustrie geschaffen werden müssen, und nur dieser Ueberzeugung gemäß kann ich mich dazu verstehen, daß auch Roheisen einen Zoll erfahren soll, wodurch allerdings die Interessen mancher anderer Industriellen geschädigt werden, und ich halte dafür, daß ein Zoll, der über 25 ₰ pro Centner auf Roheisen gesetzt wird, bestimmt viele Industrielle schädigt, für Stabeisen ein Zoll von 75 ₰. bis höchstens 1 ℳ gerechtfertigt wäre, d. h. insofern die deutsche Industrie darunter nicht wesentlich benachtheiligt wird, vorausgesetzt deshalb, daß noch die Mittel geschaffen werden, daß derjenige Industrielle, der exportirt und zu dem Zwecke eventuell aus dem Auslande seine Materialien bezieht, wenn erwiesen ist, daß er dieselben dazu verwendet hat, den Zoll zurückvergütet erhält, denn nur dadurch stelle ich mir vor, kann unsere Eisenindustrie mit der auswärtigen konkurrenzfähig bleiben.

Es können in Deutschland wieder Verhältnisse kommen, die das Eisen auf eine solche Höhe bringen, daß der Industrielle, welcher viel zu seiner Fabrikation gebraucht, gezwungen ist, im Auslande zu kaufen.

Herr **Stumm**: Würden Sie der Ansicht sein, daß dieser Zollsatz ohne Schädigung der deutschen Eisenindustrie überhaupt wegfallen kann, wenn Oesterreich und Frankreich, die Hauptnachbarstaaten, ihre Zölle wegfallen lassen?

Herr **Kustermann**: Ich halte mich fest überzeugt, daß es keiner Zölle für Deutschland bedarf, wenn die Zölle von Oesterreich und Rußland fallen.

Vorsitzender: Frankreich nicht?

Herr **Kustermann**: Ich weiß nicht, ob Frankreich so wichtig ist, für wichtiger halte ich den Osten.

Herr **Stumm**: Sie halten also einen Zoll von 25 ₰ für einen zweckmäßigen; würden Sie einen wesentlichen Unterschied machen, ob der Zoll auf 25 oder 30 ₰ eingeführt würde?

Herr **Kustermann**: Schon, weil ich ihn lieber auf 20 als auf 25 hätte.

Herr **Stumm**: Haben Sie nicht auch Zollsätze für andere Materialien vorzuschlagen?

Herr **Kustermann**: Das schon; da kann ich besonders betonen, daß die Kleineisenindustrie, die kleineren Waaren, die nicht ins Gewicht fallen, höher besteuert werden, selbst einen höheren Zollsatz erhalten, z. B. Schlösser u. dgl. Der letzte Zollsatz war 1,50 ℳ

Herr **Huber**: Grobe Eisenwaaren sind frei, nur die anderen unterliegen dem Zoll.

Herr **Kustermann**: Dafür könnten sie einen Gewichtszoll bezahlen, der dem Werthe von 15 bis 20 pCt. gleichkommt.

Herr **Huber**: Feine Eisenwaaren bezahlen 12 ℳ beziehungsweise 30 ℳ

Herr **Kustermann**: Das scheinen ganz feine zu sein, solche Eisenwaaren, die auch in Verbindung mit anderen edlen Metallen sind.

Herr **Stumm**: Würden Sie den Zoll, der jetzt noch besteht für feine Eisenwaaren, also für Messer, Nähnadeln, Scheeren u. s. w. von 12 ℳ resp. 30 ℳ auch nicht für genügend halten?

Herr **Kustermann**: Nein, den halte ich nicht für genügend, weil diese Gegenstände zu wenig wiegen.

Herr **Stumm**: Womit motiviren Sie einen Zoll von 15 bis 20 pCt. auf diese feinen Waaren? Auf Stabeisen und Roheisen haben Sie nur einen Zollsatz vorgeschlagen, der sich zwischen 5 bis 10 pCt. bewegt?

Herr **Kustermann**: Weil die Roheisenfabrikation und weitere Verarbeitung desselben weiter vorgeschritten ist gegenüber dem Auslande im Vergleich zur Kleinindustrie. Diese ist in Frankreich viel weiter gekommen als bei uns in Deutschland, und in neuerer Zeit droht auch noch in diesem Punkte Amerika zu uns herüberzukommen. Ich habe in der letzten Zeit Muster von Einsteckschlössern gesehen, wovon das Dutzend 10 ℳ kostete.

Herr **Stumm**: Was wiegt das Dutzend wohl?

Herr **Kustermann**: Vielleicht 4 kg. Dabei sind sie ganz vorzüglich gearbeitet, ganz wie die amerikanischen Nähmaschinen; ich glaube nicht, daß in ganz Deutschland ein feineres Fabrikat gemacht wird.

Herr **Stumm**: Das würde allerdings einen Zoll geben, den wir bis jetzt noch nicht gehabt haben; es würde einen Zoll geben von 125 ℳ pro Centner, also einen Zoll, der viermal so hoch ist, als der jetzige für Messer, Scheeren u. s. w.

Herr **Kustermann**: Nur dann ist es uns möglich, auch in dieser Industrie weiter zu kommen, denn am Anfang war es uns ganz unmöglich, grade in diesen kleinen Eisenwaaren mit der amerikanischen Industrie zu konkurriren. Aber ich bin überzeugt, daß diese Waare dennoch eingeführt wird,

selbst wenn wir den hohen Zoll hätten, weil wir sie vorerst nicht machen können.

Herr **Stumm**: Dann würde es nichts anderes sein, als eine Belastung des Konsumenten.

Herr **Kustermann**: Ich glaube, der macht sich nichts daraus. Ich rede hier ganz im Interesse unserer deutschen Industrie, von der die meisten Nachtheile die Kleineisenindustrie hat.

Herr **Stumm**: Sie glauben also von ihrem Standpunkte aus, daß durch einen solchen Schutzzoll die deutsche Eisenindustrie dazu kommen würde, solche Waaren herzustellen, was sie jetzt nicht kann?

Herr **Kustermann**: Ja.

Herr **Stumm**: Welchen Zoll auf Weißblech würden Sie vorschlagen?

Herr **Kustermann**: Vielleicht 3 *M.* pro Centner.

Herr **Stumm**: Kommen ausländische schmiedeiserne Röhren zu Ihnen?

Herr **Kustermann**: Nein, ich beziehe sie nur von Huldschinsky, die sich billiger stellen, wie die englischen.

Vorsitzender: Sind Sie mit der Waare zufrieden?

Herr **Kustermann**: Ja, sie übertrifft das englische Fabrikat sogar, sie ist vielseitig zu verwenden, ebenso für Wasser-, wie für Gasleitungen.

Vorsitzender: Bis zu welchen Dimensionen?

Herr **Kustermann**: Von $^1/_2$ bis $2^1/_2$ Zoll nur.

Herr **Stumm**: Den Zoll auf Gußwaaren würden Sie ebenso wie auf Roheisen vorschlagen.

Herr **Kustermann**: Er müßte wohl ähnlich sein wie auf Stabeisen.

Frage 15:

> Wie stellen sich die Einkaufs- und Verkaufsbedingungen beim Eisenhandel im Inlande und Auslande, insbesondere in Bezug auf den Kredit?

Für den Grossisten ist es ziemlich dasselbe; es giebt 3 Monate Kredit und per comptant 2 pCt. Diskonto. Dasselbe Verhältniß ist auch bei den deutschen Werken, jedoch dürfte im Großen und Ganzen von der deutschen Industrie ein höherer Kredit gegeben werden.

Ich selbst verkaufe auf 3 Monate und werde durchschnittlich nach 7 bis 9 Monaten bezahlt; das sind heillose Zustände.

Frage 16:

> Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen, und event. welche?

Nein, ich habe keine Einwendungen und bemerke nur, daß es sehr wünschenswerth wäre, wenn die Einfuhr und die Ausfuhr so aufgeführt wären, daß Transit-Einfuhr und Transit-Ausfuhr daraus ersichtlich wäre; das würde ein Bild von der Einfuhr und Ausfuhr geben.

Vorsitzender: Ich danke dem Herrn Sachverständigen.

(Schluß $5^1/_2$ Uhr.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Fünfzehnte Vernehmung

am

15. November 1878

(Vormittag 10 Uhr).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender,
" Geh. Oberregierungsrath Huber,
" Königl. bayr. Staatsrath v. Schloer,
" Geh. Kommerzienrath Stumm,
" H. H. Meier,
" Geh. Bergrath Dr. Wedding.

Sachverständiger: Herr Wintzer aus Georgs-Marienhütte bei Osnabrück.

(Fragebogen A.)

Vorsitzender: Herr Kommerzienrath Wintzer ist General-Direktor der Georgs-Marienhütte bei Osnabrück.

Ich möchte Sie ersuchen, uns zunächst ein Bild von Ihren Betriebsverhältnissen zu geben, damit wir die Grundsätze kennen lernen, auf denen Sie Ihre Aussagen basiren werden.

Herr **Wintzer:** Unser Werk produzirt hauptsächlich Roheisen. Die kleinen Nebenbetriebe, Maschinenfabrikation und Gießerei sind mehr Hilfsbetriebe. Wenn wir auch eine kleine Produktion für auswärtige Besteller haben, so sind diese Nebenwerkstätten doch gewissermassen ein nothwendiges Uebel, welches ein großes Werk für die Instandhaltung seiner maschinellen Einrichtungen haben muß. Ich muß mich deshalb beschränken, Ihnen über unsere Roheisenproduktion Aufschluß zu geben.

Unser Werk nahm seiner Zeit eine hervorragende Stellung auf dem Roheisenmarkte ein für Rheinland und Westfalen, produzirte hauptsächlich Qualitätspuddeleisen und fand seinen reichlichen Absatz bis nach Westfalen und dem Rhein hin, und erst zu der Zeit, als die Bessemer-Fabrikation hoch kam, erkannten wir, daß wohl die Vorbedingungen zur Fabrikation für Bessemer-Eisen auf unserem Hüttenwerke gegeben waren. Wir haben mit aller Macht uns darauf gelegt, diese Fabrikation zu studiren und dies auch durchgeführt. Ich selbst bin um jene Zeit, Anfang der 60er Jahre, nach England gereist, habe einen Vertrag mit dem Erfinder Bessemer gemacht, unser Eisen auf die Qualität zum Bessemern zu probiren. Es ist dies mit großen Schwierigkeiten verbunden gewesen, denn die Eigenthümlichkeit des deutschen Eisens war eine ganz andere als die des englischen, namentlich zeigte es sich, daß der verhältnißmäßig hohe Mangangehalt des deutschen Bessemereisens große Schwierigkeiten bei der Verarbeitung nach der englischen Methode herbeiführte. Durch fortgesetzte Versuche kamen wir jedoch dahin, unsere Qualität als eine durchaus brauchbare zu konstatiren und fanden dann auch, nachdem der Absatz in Puddeleisen mehr und mehr zurück ging, einen Absatz bei den hervorragendsten Bessemer-Werken, die in Rheinland und Westfalen sich befinden. In erster Reihe nenne ich Krupp, dann den Bochumer Verein, welche wohl unsere hauptsächlichsten Abnehmer waren. Es veranlaßte dies nun aber die maßgebenden Kapitalkräfte der Georgs-Marienhütte, welche ihr Geld zum großen Theil bei der Georgs-Marienhütte engagirt hatten, ohne zu wissen, was daraus werden würde, wenn alle diese Werke sich mehr oder weniger von der Abhängigkeit im Bezuge von fremden Eisen frei machten, und so entstand dabei gewissermaßen als Tochterkind der Georgs-Marienhütte das Stahlwerk Osnabrück. Das Eisen- und Stahlwerk Osnabrück und die Königin Marienhütte bei Zwickau sind in diesem Augenblicke unsere bedeutendsten Abnehmer von Bessemer-Roheisen. Viele andere Bessemer-Werke, welche wir früher zu unserer Kundschaft zählten, haben sich zum größten Theil selbst mit Hochöfen versehen. Auch die Maximilianhütte bei Regensburg war seiner Zeit ein Abnehmer von uns, welcher sich aber auch durch seine Hochöfen in Thüringen von den Roheisenlieferanten größtentheils unabhängig gemacht hat. Der Betrieb der Georgs-Marienhütte entwickelte sich nach der Richtung, daß vornehmlich Bessemerroheisen dargestellt würde, und wir produzirten in den letzten Jahren ca. 80 bis 88 pCt. Bessemer-

Eisen, während wir nur 20 bis 12 pCt. Puddeleisen produzirten.

Es trat aber in neuerer Zeit ein Wendepunkt in dieser Fabrikation ein, weil uns diese großen Abnehmer: Krupp, Bochum, Maximilianhütte, verloren gingen, und unser Absatz beschränkte sich also nur noch auf einige wenige Werke, welche kein eigenes Roheisen produzirten, wie vornehmlich die rheinischen Stahlwerke in Ruhrort, das Stahlwerk Hoesch in Dortmund und das Osnabrücker Stahlwerk. In diesem Augenblicke sind wir auch wieder zur Darstellung von Puddeleisen übergegangen und zwar $^1/_3$ unserer gesammten Produktion, weil uns momentan der genügende Absatz in Bessemer-Eisen fehlt. Ich kann mit den augenblicklichen englischen Verkaufspreisen nicht mehr konkurriren auf dem westfälischen Markte, weil ich bei den gegenwärtigen Verkaufspreisen des Bessemer-Eisens nicht mehr auf meine Selbstkosten komme, und gerade das ist es, was uns für die Zukunft unserer Werke mit großer Sorge erfüllt. Nicht selten haben unsere rheinisch-westfälischen Konkurrenzwerke der Georgs-Marienhütte vorgehalten: „Sie stehen mit der Georgs-Marienhütte hors de concours, dieselbe steht finanziell so integra da, wie keins Ihrer Konkurrenzwerke. Sie haben gute und billige Erze, verhältnißmäßig billige Löhne, und dürfen deshalb nicht klagen!"

Ich werde Ihnen Tabellen über die effektiven Betriebsresultate vorlegen, woraus Sie sich überzeugen können, daß selbst ein solches Werk, welchem der Ruf der finanziellen Unabhängigkeit stets angehaftet hat, in diesem Augenblicke auf dem Wendepunkte steht, nicht zu wissen, was aus seiner ferneren Entwickelung werden soll. Ich glaube, es wird dies am klarsten werden, wenn ich Ihnen aus unseren durchsichtigen Tabellen die geeigneten Betriebsresultate vorlese. Ich habe keinen Anstand genommen, die diskretesten Betriebsverhältnisse in den Tabellen zusammenzustellen, welche ich von dem Herrn Präsidenten unseres Verwaltungsraths, Herrn Dr. Müller bekommen habe. Ich muß das besonders hervorheben, denn es wäre mir nicht möglich gewesen, dieses Material in solch kurzer Zeit, welche mir zur Vorbereitung blieb, zu sammeln, ich habe das Material nur ergänzt, erläutert und mit neuen Zusammenstellungen versehen, die unsere ganze Situation klarstellen.

Das ist, was ich im Allgemeinen über unsere Produktion zu sagen habe.

Vorsitzender: Beziehen Sie Ihre Erze aus eigenen Gruben?

Herr **Wintzer:** Aus eigenen Gruben. Wir haben den Versuch gemacht, mit Harz-Erzen als Beimischung zu unseren eigenen Erzen zu hütten. Bekanntlich existirte in Hannover ein größeres Eisenwerk, welches seine Erzgruben im Harz hatte, das Eisenwerk Salzgitter — Herr Konsul Meier wird mit den Verhältnissen auch näher bekannt sein —, welches durch die Konjunkturen in Stockung gerieth, dasselbe konnte nicht mehr zu den Verkaufspreisen das Eisen produziren, und die Gruben wurden auch still gestellt. Ehe man dazu überging, wandte man sich an unser Werk, ob man nicht mit den ausgesuchten Qualitätserzen Roth-, Brauneisenstein und Magneteisenstein einen Versuch machen wollte. Wir haben uns dazu verleiten lassen, diesen Versuch zu machen, ich kann geradezu sagen, verleiten lassen, denn es hat während des Verbrauches dieser Erze in Mischung mit unseren eigenen Erzen entschieden eine Herabminderung der Qualität unseres Eisens stattgefunden.

So reichhaltig die Harzer Erze waren, so waren sie doch in ihrer chemischen Zusammensetzung nicht derart, daß ihre Reichhaltigkeit uns einen Ausgleich für die mindere Qualität geben konnte. Der hohe Phosphorgehalt, der den Erzen anhaftet, war geeignet, unsere Qualität zu verderben.

Sie werden aus den vorgelegten Tabellen entnehmen, daß wir mit verhältnißmäßig geringem Ausbringen arbeiten, und zwar so gering, wie wohl kaum ein anderes Hüttenwerk in Rheinland und Westfalen. Einige schlesische Werke mögen mit uns auf gleicher Stufe stehen. Das Ausbringen ist 22 und 23 pCt., wir arbeiteten also unter sehr ungünstigen Verhältnissen mit Bezug auf den Kohlenverbrauch, und glaubten diese Verhältnisse dadurch aufbessern zu können, daß wir fremde reichhaltige Erze aus dem Harz bezogen.

Aus meinen Zahlen, die ich Ihnen aus dem Betriebsjahr 1877/78 mitgetheilt habe, werden Sie auch einen Posten finden, den wir in fremden Erzen bezogen haben, welcher sehr viel höher im Preise ist wie unsere eigenen. Der kaufmännische Kalkül ergab sehr bald, daß wir, abgesehen von der minderen Qualität, auch finanziell bei den billigen Erzen unserer eigenen Förderung, wenn sie auch nur arm im Ausbringen waren, doch nicht prosperiren konnten, und auch den Bezug von fremden Erzen vom Harz vollständig aufgegeben haben; wir verhütten augenblicklich nur eigene Erze und Erze aus nächster Nähe unserer Gruben, aus einem Vorkommen, welches demselben geognostischen Horizonte angehört, in welchem unsere Erze auftreten, so daß die Qualität unseres Eisens wieder unantastbar dasteht.

Herr **Stumm:** Ein Sachverständiger hat uns mitgetheilt, daß die Qualität des Bessemer-Eisens, welches er in Deutschland kaufen könne, nicht derartig phosphorfrei sei, um die englischen Marken für die Fabrikation von Stahlschienen ganz zu entbehren. Würden Sie vielleicht die Güte haben, sich darüber auszusprechen?

Herr **Wintzer:** Ich habe selbst Veranlassung gehabt, in einer Generalversammlung zugegen zu sein, wo dieser Ausspruch in einem öffentlichen Geschäftsbericht geschehen war; ich habe mich in dieser Generalversammlung dagegen verwahrt, wie man in einem Geschäftsberichte, für die Oeffentlichkeit bestimmt, bereits in die Oeffentlichkeit gedrungen, so mit nackten Worten sagen dürfe und gesagt habe, daß in Deutschland kein zur Bessemer-Stahlfabrikation geeignetes Eisen produzirt würde. Ich habe mich in der Generalversammlung dahin ausgesprochen: wenn dem so wäre, dann würde ich im Augenblick nicht als Aktionär für 50 000 *M.* aus Anlaß einer Lieferung von Bessemer-Roheisen — zufälliger Weise sind es nur so viel, es hätten ja ein paar Hunderttausend Mark sein können — in der Generalversammlung vertreten sein. Es heißt in dem Geschäftsbericht mit dürren Worten:

> „Das verhältnißmäßig geringe Quantum zur Stahlfabrikation brauchbaren Eisens, welches von einzelnen deutschen Fabrikanten hergestellt wird, wird auch nur dadurch erzielt, daß die dazu erforderlichen Erze aus dem Auslande bezogen und insbesondere große Mengen spanischen oder algierischen Eisensteins mit den deutschen Erzen verhüttet werden."

Jeder unbefangene Leser dieses Ausspruches wird darnach doch schließen müssen, daß in Deutschland keine Hüttenwerke existiren, welche ein zur Stahlfabrikation brauchbares Eisen ohne Zusatz von spanischen und afrikanischen Erzen produziren.

Daß thatsächlich die meisten Hochöfen am Rhein und in Westfalen, welche Bessemer-Roheisen produziren, spanische und afrikanische Erze in Mischung mit deutschen gebrauchen, wollte ich nicht bestreiten; ebenso sei es aber auch Thatsache, daß mehrere Hüttenwerke ein zur Bessemer-Stahlfabrikation geeignetes Roheisen produziren, ohne einen Zusatz von spanischen und afrikanischen Erzen, ausschließlich aus deutschen Erzen, und ich nenne in erster Reihe die Georgs-Marienhütte; sodann die der Maximilianshütte gehörigen Hochöfen zu Niederwellenborn in Thüringen; die Königin-Marienhütte bei Zwickau und die Siegerländer Hüttenwerke. Man gab in jener Generalversammlung nun die Erklärung ab: „daß mit dem Ausspruche habe gesagt sein sollen, daß in Deutschland kein zur Bessemer-Stahlfabrikation geeignetes

Roheisen dargestellt werde, welches ohne Zusatz von englischem Hämatiteisen sich verarbeiten lasse". — NB. Es war dieses aber nicht in dem Bericht gesagt, und wie mir bekannt geworden, hatte jener Ausspruch in weiten fachmännischen Kreisen ein gerechtes Aufsehen erregt, und dieser Ausspruch war wohl dazu geeignet, Urtheile über die wirkliche Lage unserer Eisenindustrie zu verwirren.

Ich will nun zugeben, daß unser Eisen vortheilhaft mit geeignetem englischen Eisen gemischt werden kann, gemischt werden muß, möchte ich fast sagen; wie es überhaupt von Vortheil ist, zur Erzielung einer regelmäßigen Qualität von Stahl mehrere Marken Roheisen, auch englische Marken, untereinander zu mischen, und nicht eine einzelne Qualität Roheisen zu verarbeiten. Ich kann aber doch konstatiren, daß auf dem Stahlwerk Osnabrück Stahlfabrikate aus unserem Eisen dargestellt werden, die in Qualität durchaus konkurrenzfähig sind. Das Stahlwerk Osnabrück konkurrirt auf dem Weltmarkt in Rußland, Italien, Holland, die Qualität genügt allen Anforderungen und ich habe sogar Briefe aus Rußland gelesen, nach welchen dem Stahlwerk Osnabrück in Rußland wegen der guten Qualität Vorzugspreise bewilligt wurden. Dieser Bessemerstahl des Stahlwerks Osnabrück war zu 80 pCt. aus Roheisen der Georgs-Marienhütte und während längerer Betriebsperioden sogar pure aus Roheisen der Georgs-Marienhütte dargestellt. Auch ist mir durch einen meiner früheren Ingenieure, dem jetzigen Betriebsdirektor Herrn Brauns in Dortmund, späteren Bessemer-Ingenieur bei Krupp, der dann wieder zu mir zurückkehrte, bekannt geworden, daß auf dem Werke bei Krupp seiner Zeit, ehe Krupp selbst sein Eisen produzirte, das Bessemer-Roheisen der Georgs-Marienhütte vornehmlich für Qualitätsfabrikate, wie Bandagen 2c. seine Verwendung gefunden habe. Ich kann ganz positiv sagen, daß auch heute noch das Stahlwerk Osnabrück bei einem Verbrauch von 80 pCt. Bessemer-Roheisen (von der Georgs-Marienhütte bezogen) auf dem ganzen Weltmarkte, was die Qualität anbetrifft, konkurrirt.

Herr **Meier**: Haben Sie eine Analyse Ihres Eisens? Ich frage, um zu wissen, welcher Prozentsatz von Phosphor darin ist.

Herr **Winzer**: Resultate der Analysen habe ich nicht zur Hand. Ich muß zugestehen, daß der Phosphorgehalt unseres Eisens etwas höher ist als bei den besseren Marken des englischen Eisens.

Herr **Meier**: Viel aber nicht.

Herr **Winzer**: Der Phosphorgehalt in unserem Roheisen ist $0{,}06$ bis $0{,}12$ und zur Zeit, als wir die Harzer Erze verhüttet haben, ist er leider bis auf $0{,}18$ pCt. gekommen. Wir haben diese ungeeigneten Erze wieder fallen gelassen und dürfte der Phosphorgehalt in unserem Eisen jetzt zwischen $0{,}06$ und $0{,}09$ pCt. schwanken.

Ich muß aber befürworten, daß gerade in der Konstitution unseres Eisens im Gehalt von Silicium, Mangan ein sehr günstiges Verhältniß liegt. Bekanntlich vermag ein hoher Mangangehalt (er darf nicht zu hoch sein) die Schädlichkeit des Phosphorgehalts abzuschwächen, wie auch durch den Zusatz von hochmanganhaltigem Ferro-Manganmetall der schädliche Einfluß des Phosphorgehalts paralysirt wird. Man setzt in der Praxis das Ferro-Manganmetall erst nach beendigtem Entkohlungsprozeß der Charge zu.

Vorsitzender: In welcher Formation kommen Ihre Erze vor?

Herr **Winzer**: Unsere Erze kommen in der Zechsteinformation vor. Es sind Braun- und feinkörnig krystallinische Spath-Eisensteine, die Brauneisensteine eine Metamorphose unseres Spatheisensteins. In demselben Lager, in welchem unsere Erze auftreten, treten auch die kalkigen Zuschlagsteine auf. Diese Zuschlagserze sind magnesia- und kalkhaltig. Der Zuschlag enthält durchschnittlich 15 pCt. Eisen, aber wenn der Gehalt an Eisen unter 15 pCt. sinkt und der Gehalt an unlöslichem Rückstand den Gehalt des Eisens übersteigt, stehen wir uns besser dabei, reinen Kalkstein als Zuschlag zu verwenden.

Vorsitzender: Können Sie uns nicht mittheilen, wie es mit Ihrem Kohlenbetriebe steht?

Herr **Winzer**: Der Kohlenbetrieb ist, offen gestanden, durch die schlechten Konjunkturen der Kohlenpreise überhaupt ins Stocken gerathen. Unsere Kohlen liegen in der Wälder-Thonformation, bekanntlich einem wasserreichen Gebirge. Die Kohlen haben keine Wasserabfluß bildende Schicht über sich, und wir hatten beim eigenen Tiefbaubetrieb mit außerordentlich starken Wasserzuflüssen zu kämpfen. Was die Qualität der Kohle anbelangt, so dürfte sie, wenn sie aufbereitet und gewaschen ist, wohl mit den besten Kokskohlen des westfälischen Distriktes konkurriren. Wir mußten einen in der Nähe der Hütte umgehenden Tiefbaubetrieb auf Kohlen wegen der bedeutenden Wasserzuflüsse aufgeben, weil die vorhandenen Maschinenkräfte ungenügend waren, die Neuanschaffung von größeren Maschinen und die Anlage von ferneren Dampfkesseln nothwendig geworden, dabei aber die Förderkosten der Kohlen im Verhältniß zu den westfälischen Kohlenpreisen so hoch gewesen wären, daß diese Anlagen sich nicht rentirt haben würden. Wir betreiben den Kohlenbergbau nur noch an entfernteren Punkten, an den Ausgehenden der Kohlenplätze, in der Gegend von Iburg, gewissermaßen nur als Aufschlußarbeiten, um das Kohlenvorkommen kennen zu lernen, weil letzteres sich an das fiskalische Kohlenfeld unmittelbar anschließt. Unsere Förderung beträgt augenblicklich ungefähr 600 Centner auf dem Versuchsbaue (Stollenbau). Dahingegen betreibt der Fiskus in unserer unmittelbaren Nähe den Kohlenbergbau mittelst Tiefbaubetrieb, der auch in neuerer Zeit größere Dimensionen annehmen soll, nachdem der Fiskus sich entschlossen hat, eine Kohlenaufbereitung zu etabliren. Ich zweifle gar nicht daran, daß die dortigen fiskalischen Gruben einen vortheilhaften Betrieb führen können. Die Georgs-Marienhütte wird vor wie nach der natürliche Abnehmer dieser Kohlen sein. Wir haben auch mit der Verwaltung der fiskalischen Kohlengruben in Borgloh pourparlers gehabt und Punktationen aufgestellt und wir haben der fiskalischen Verwaltung gesagt: wenn eine größere Kohlenförderung in Aufnahme gebracht wird, so seien wir bereit, jedesmal die höchstmöglichsten Preise für dieselben zu bezahlen, wie wir die Kohlen in Westfalen bezahlen müssen. Es liegt darin eine gewisse Sicherheit für den Absatz von Kohlen, für den Fiskus, in Bezug auf den Kohlenabsatz nach einem sehr bedeutenden Werke. Es ist nun diese Erweiterung im Augenblick in Ausführung begriffen. Vorläufig haben wir uns zur Abnahme von 1 800 Centnern täglich verpflichtet, würden aber 8 000 Centner von diesen Kohlen gebrauchen können, wenn der Fiskus in der Lage ist, solche zu konkurrenzfähigen Preisen zu liefern. Höchst wahrscheinlich wird durch die beabsichtigte Separation der Kohlen in Stückkohlen und Nußkohlen und gewaschene Feinkornkohlen eine höhere Werthklasse der Stück- und Nußkohlen sich herausbilden, so daß diese Qualität Kohlen von den fiskalischen Kohlengruben zu besseren Preisen nach ferneren Punkten verfrachtet werden können und die Georgs-Marienhütte dann nur noch Abnehmer für die gewaschenen Feinkornkohlen zur Koksfabrikation bleiben wird.

Herr **Meier**: Sehr schöne Flammkohlen?

(Wird bejaht.)

Vorsitzender: Beziehen Sie sonst von Ibbenbüren?

Herr **Winzer**: Nicht mehr, weil diese Kohle die Konkurrenz mit der fiskalischen Kohle in Borgloh, und wie wir sie sonst auf dem eigenen Werke gewaschen haben, nicht mehr aushält.

Vorsitzender: Aus den eigentlichen westfälischen Bezirken?

(Wird bejaht.)

Herr **Stumm:** Als Kohle oder Koks?

Herr **Wintzer:** Nein, als Kohle, Koks nicht.

Herr **Stumm:** Produziren Sie die Koks selber?

Herr **Wintzer:** Ja, nur ausnahmsweise kaufen wir dieselben.

Vorsitzender: Wie viel Hochöfen sind in dem Werke?

Herr **Wintzer:** Wir haben sechs Hochöfen, davon sind fünf betriebsfähig, von diesen haben wir augenblicklich nur drei im Betrieb. Diese Reduktion auf drei Oefen hat einen ganz merklichen Einfluß auf die Höhe unserer Gesammtbetriebskosten ausgeübt. Ich muß mich jedoch damit begnügen, weil ich hoffe, den Absatz für drei Oefen zu finden, während sonst ein großes Betriebskapital festliegen würde in Vorräthen von Eisen, was ich nicht thun darf; wir müssen unsere Produktion nach dem möglichen Absatze, wenn auch zu Verlust bringenden Preisen einrichten.

Vorsitzender: Welche Eisenprodukte fabriziren Sie?

Herr **Wintzer:** Wir fabriziren Bessemer-Eisen und kauften bislang dazu 2—300 t englisches und schottisches Eisen zu Gießereizwecken, weil unser Eisen, welches manganhaltiger wie das englische Eisen ist und sich deshalb zu gewöhnlichen Gießereifabrikaten nicht besonders eignet, wohl aber für Hartguß verwandt wird.

Thunlichst suchen wir das schottische Eisen durch rheinisch-westfälisches Gießereieisen zu ersetzen. — Weil unser eigenes Eisen aber sehr die Tendenz hat, einen harten Guß zu geben, waren wir darauf angewiesen, ein sehr weiches Eisen beizumischen, der ganze Jahresbedarf beschränkte sich aber nur auf 2—300 t.

Vorsitzender: Sind zu diesen allgemeinen Erörterungen noch Fragen zu stellen?

(Wird verneint.)

Wir würden in den speziellen Fragebogen A. eintreten.

I.

Wirthschaftliche Lage der deutschen Eisenindustrie an und für sich und mit Rücksicht auf die Produktionsverhältnisse des Auslandes.

a) Selbstkosten.

Frage 1:

Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Herr **Wintzer:** Eisenerze und Zuschläge eigener Förderung pro 1000 kg inkl. Fracht . . . . . 2,973 ℳ,
Eisenerze, angekaufte pro 1000 kg . . . . 10,993 =
Kohlen pro 1000 kg . . . . 7,737 =
Koks eigener Fabrikation pro 1000 kg . . . 11,656 =
Roheisen exkl. Generalkosten pro 1000 kg . . 50,398 =
Roheisen inkl. Generalkosten pro 1000 kg . . 56,207 =
Roheisen inkl. Generalkosten und Erneuerung pro 1000 kg . . . . 61,013 =
Roheisen inkl. Generalkosten, Erneuerung und Abschreibungen pro 1000 kg . . . . . 68,363 =

Ich darf nun hier vielleicht einschalten, daß ich mit Bezug auf diese Selbstkosten hier eine ausführliche Tabelle habe, ich habe in derselben die Selbstkosten für eine ganze Reihe von Jahren aufgestellt. Schaltet sich das hier ein, oder kommt das später?

Vorsitzender: Das kommt allerdings noch später bei Frage 5, hier würden Sie uns nur Ihre neuesten Selbstkosten zu geben haben.

Herr **Stumm:** Haben Sie niemals spanische oder algerische Erze für Ihre Produktion bezogen?

Herr **Wintzer:** Nein, wir haben den Versuch gemacht, die sogenannten abgerösteten Kupfererze von der Rio-tinto-Kompagnie zu verhütten. Ich habe einige Wagen bekommen, und wir glaubten, daß die chemischen Fabriken in Norddeutschland, namentlich die Nienburger Fabrik, zu einem größeren Betriebe nach dieser Richtung übergehen würde, es hat sich aber herausgestellt, daß die Werke vortheilhafter mit deutschem Schwefelkies arbeiten, und es ist daher das Rio-tinto-Erz in Norddeutschland nicht viel begehrt worden, weil die abgerösteten Erze wieder zur Auslaugung nach England zurückgehen, während am Rhein die vereinigten chemischen Fabriken die abgerösteten Erze einem Etablissement in Duisburg zum Auslaugen auf Kupfer übergeben. Diese ausgelaugten Erze stellen sich dann viel billiger für die nahe gelegenen Hüttenwerke am Niederrhein, wie für das Hüttenwerk Phönix in Ruhrort und andere nahe gelegenen Hochofenwerke auf dem Hochfelde bei Duisburg. Ich hätte es mit großer Freude begrüßt, diese reichhaltigen Erze in Norddeutschland bekommen zu können, es hat sich aber unsere chemische Industrie in Norddeutschland noch nicht dazu entwickelt, daß diese Erze von den chemischen Fabriken mit Vortheil bezogen werden können. Eigentliche spanische Eisenerze haben wir nicht bezogen und können sie bei unseren augenblicklichen Preisverhältnissen für das Bessemer-Roheisen und bei unseren hohen Kohlenfrachten nicht beziehen.

Die Produktion der Georgs-Marienhütte bestand bis dahin zum größten Theile, und zwar im Jahre 1877/78 zu 83,4 pCt. aus Bessemer-Roheisen, die übrigen 16,6 pCt. waren als Qualitätsroheisen vornämlich zur Drahtfabrikation und zum Verpuddeln, Puddelstahl- und Qualitätsblech benutzt.

Vorsitzender: Haben Sie schon die Selbstkosten für die Bessemer-Roheisenprodukte angegeben?

Herr **Wintzer:** Weil wir vorwiegend Bessemer-Eisen machen, sind in unserer Kalkulation immer nur Durchschnittspreise angegeben, von den beiden Marken durcheinander.

Vorsitzender: Können Sie uns die Zahlen nicht getrennt geben?

Herr **Wintzer:** Getrennt nicht, weil wir in einer Periode dieses, in der anderen Periode jenes vorzugsweise produziren, dazwischen findet die Fabrikation von Puddeleisen statt. Es ist dies eine unfreiwillige Fabrikation, nur zu dem Zwecke, damit sich der Ofen regenerirt.

Herr **Stumm:** Liegt nicht der Unterschied in Ihrer Fabrikation von Puddel- und Bessemer-Roheisen darin, daß Sie bestrebt sind, für Puddeleisen möglichst wenig, für Bessemer-Eisen möglichst viel Silicium hineinzubringen?

Herr **Wintzer:** Es ist das schwierig. Die Schwierigkeit bei der Fabrikation unseres Bessemer-Eisens, wie überhaupt bei der Fabrikation von Bessemer-Eisen aus den meistens sehr manganhaltigen deutschen Eisenerzen besteht darin, die Grenze des Kalkzuschlages zu finden. Bei einem zu hohen Kalkzuschlag inklinirt das Roheisen stets zum Weißwerden. Sobald unsere Schlacken einen zu hohen Kalkgehalt haben, dann fällt statt des erwarteten grauen Bessemer-Roheisens nicht selten Spiegeleisen. Wenn aber die Schlacken zu kieselerdehaltig und zu zähe sind, und wenn die Grenze nach dieser Seite überschritten ist, so entstehen andere Unregelmäßigkeiten und es fällt dann nicht das körnige Bessemer-Eisen, sondern ein stumpfes mattgraues Eisen, welches weder als eine gute Qualität Bessemer-, noch als eine gute Qualität Puddeleisen anzusprechen ist, trotzdem dieselben Erze dazu verwendet sind. Es muß deshalb die Grenze genau innegehalten werden zwischen dem Kieselerde- und dem Kalkgehalt in den Schlacken. Am meisten tritt der Wechsel bei feuchter Witterung ein, wenn wir den Feuchtigkeitsgehalt der Erze nicht genügend berücksichtigt haben.

Vorsitzender: Sind zu Frage 1 noch Bemerkungen zu machen? —

Da dies nicht geschieht, so gehen wir zur zweiten Frage über.

Frage 2:

Wie steht es mit den Selbstkosten bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Herr **Wintzer:** Ich möchte nun vielleicht sagen, daß ich meinen Rayon begrenzt habe auf Hannover, Kreis Minden und Braunschweig. Dort bestehen, was die nächste Frage anbetrifft, zwanzig Hochöfen, und von diesen sind nur noch fünf im Betriebe.

Vorsitzender: Das heißt, ausschließlich der Ihrigen?

Herr **Wintzer:** Wir haben nur drei Oefen im Betrieb.

Vorsitzender: Sind diese bei den genannten fünf eingeschlossen?

Herr **Wintzer:** Ja, der Rayon, über den ich mir mit Bezug auf Roheisenfabrikation zu referiren erlaube, umfaßt die Provinz Hannover, den Kreis Minden und das Herzogthum Braunschweig.

Außer den auf Georgs-Marienhütte von fünf betriebsfähigen Hochöfen im Betriebe befindlichen drei Hochöfen sind nur noch im Betrieb auf der Ilseder Hütte bei Peine von drei betriebsfähigen Oefen zwei.

Folgende Werke liegen aus Anlaß der rückgängigen Konjunktur kalt:

Meppen	1	Hochofen,
Braunschweig	1	"
Porta	2	"
Neustadt am Rübenberge .	2	"
Othfresen	4	"
Salzgitter	2	"
zusammen . .	12	Hochöfen.

Es sind somit von 20 Hochöfen in dem angegebenen Rayon nur noch 5 im Betrieb.

Herr **Stumm:** Gilt von Ihren Konkurrenten in der Fabrikation von Bessemer-Roheisen dasselbe, was Sie von sich selbst gesagt haben: daß Sie zugeben, in Ihrem Roheisen einen höheren Phosphorgehalt zu haben, als er in englischem Eisen enthalten ist? Oder ist beispielsweise Herr Schimmelbusch in der Lage, Roheisen zu liefern, welches in Phosphorgehalt dem englischen gleichkommt?

Herr **Wintzer:** Das Hochdahler Werk produzirt überhaupt kein Bessemer-, sondern nur Puddeleisen, weil es darauf angewiesen wäre, zum Bessemer-Eisen fast sämmtliche Erze kaufen zu müssen, und da hat das Werk den Vortheil, daß es eigene Gruben besitzt.

Ich kann über den Phosphorgehalt der Werke, die selbst Bessemer-Roheisen produziren, nichts sagen, glaube aber kaum, daß sie unter günstigen Verhältnissen arbeiten, es sei denn, daß diejenigen Werke, die einen sehr hohen Zusatz von spanischen und afrikanischen Erzen haben, vielleicht etwas günstiger arbeiten würden.

Herr **Meier:** Sie nannten da eben Othfresen, Porta 2c. Othfresen mit seinen 4 Hochöfen hat meines Wissens kurze Zeit einen Hochofen in Betrieb gehabt, Porta hat auch schon lange laborirt und es sind immer Versuche ohne dauernden Betrieb gemacht worden.

Herr **Wintzer:** In Bezug auf Othfresen ist mir bekannt, daß nur 2 Oefen in Betrieb gewesen sind, aber auch Othfresen würde in Betrieb gehalten worden sein, wenn nicht die rückgängige Konjunktur eingetreten wäre. Der Nothstand, datirt sich nicht seit dem letzten Jahre, sondern ich gehe eine Reihe von Jahren, bis 1873, zurück, da hat Othfresen aufhören müssen, durch die Verhältnisse gezwungen, auch Salzgitter und Porta.

In Porta haben bekanntlich verschiedene Rekonstruktionen und Transaktionen stattgefunden. Das Werk liegt augenblicklich in der Hand hauptsächlich eines einzigen großen westfälischen Industriellen — der Name spricht schon dafür, sie heißt Friedrichshütte — verschiedene Herren hier werden den Herrn in Westfalen wahrscheinlich kennen, welcher keinen Anstand nehmen wird, die Hütte sofort wieder in Betrieb zu setzen, sobald die Möglichkeit vorliegt, das Roheisen zu etwas günstigeren Preisen zu verkaufen. Ich kann nur sagen, daß Porta in früheren Jahren auch der Georgs-Marienhütte empfindliche Konkurrenz mitunter gemacht hat. Die Qualität des Roheisens von Porta war durchaus eine so geringe nicht, und Porta würde sofort wieder in Betrieb kommen, wenn die Konjunkturen nur in etwas sich veränderten. Ich kann dies wenigstens durch eine Thatsache belegen. Unmittelbar bei unserem Werke zwischen Ibbenbüren und Osnabrück betreibt die Friedrichshütte eine Eisenerzgrube, auf ein Erzvorkommen, welches demselben geognostischen Horizont angehört, in welchem auch unsere Erze auftreten. Man hat sich gefragt: soll man die Erze jetzt stecken und den Betrieb der Grube ruhen lassen? Man ist dazu gekommen, an uns dieselben zu verkaufen, vorbehaltlich einer dreimonatlichen Kündigung für den Fall, sobald Porta wieder in Betrieb gesetzt ist; es steht also jetzt noch fortwährend auf dem „Qui vive". Alle Vorbereitungen sind dazu getroffen, daß wenn der Preis vielleicht nur um 10 *M.* besser wird, Porta sofort wieder den Betrieb aufnehmen könnte, es hat billige Erze, liegt für den Bezug überseeischer Erze günstig an der Weser und hat während des längeren Stillstandes das ganze Hüttenwerk mit seinen Oefen, Wiederwärmeapparaten, maschinellen Einrichtungen gründlich repariren lassen, so daß das Werk sofort wieder in Betrieb gesetzt werden kann.

Herr **Huber:** Wenn ich Sie recht verstanden habe, haben Sie von etwa 20 Oefen im Ganzen gesprochen, die zum größeren Theil nicht mehr im Betriebe seien. Gab es eine Zeit, wo alle diese Oefen überhaupt im Betriebe waren, und seit wann bestehen sie?

Herr **Wintzer:** Die Entstehung der Hüttenwerke datirt aus den 60er Jahren. Porta ist eine ältere Hütte.

Vorsitzender: Aus dem Jahre 1854?

Herr **Wintzer:** Seit 1854 vielleicht. Das Werk Meppen hat noch bis vor 2 Jahren gearbeitet, Braunschweig auch, ein ziemlich altes Werk, Porta auch noch bis vor 2 Jahren; die Neustädter Hütte hat stets Wechsel gehabt, das hing mit der Frage zusammen, ob das Walzwerk betrieben wurde, dies ist auch noch bis vor einigen Jahren in Betrieb gewesen; Othfresen ist in der Uebergangsperiode der Jahre 1872/74 in Betrieb gesetzt von Dr. Strousberg, mit der Union fusionirt worden und hat allerdings gleich bei seiner Entstehung Schiffbruch gelitten; ohne daß ich damit gesagt haben möchte, daß das Werk unter allen Umständen nicht die Vorbedingungen der Lebensfähigkeit gehabt habe. Das Werk in Salzgitter mit 2 Hochöfen ist mehrere Jahre lang in lohnendem Betrieb gewesen, und einzig und allein durch die rückgängige Konjunktur zum Erliegen gekommen. Die bedeutenden Aussichten, welche man sich versprach, nach dem Erwerb der Elbingeroder Erzgruben in der Lage zu sein, ähnlich wie die Georgs-Marienhütte Bessemer-Roheisen produziren zu können, realisirten sich nicht, die Qualität der Harzer Erze bewährten sich nicht in dem gehofften Maße, und der Betrieb auf Puddelroheisen konnte bei der eingetretenen rückgängigen Konjunktur nicht mehr ohne Verlust fortgesetzt werden. Ich kann deshalb sagen: mit Ausnahme von Othfresen, wo zwei Oefen vorübergehend in Betrieb gewesen, sind sämmtliche Oefen nicht nur vorübergehend, sondern Jahre lang in regelmäßigem Betriebe gewesen und haben auch theilweise sich rentirt. Es ist dies aus dem Rayon Hannover, dem Kreise Minden und Braunschweig, und ich bin darüber nicht hinausgegangen, weil Sie über den Harz das Nähere von dem

Herrn Direktor Webers in Ilsenburg erfahren werden. Die norddeutsche Roheisenindustrie war nicht unbedeutend.

Ich habe mir erlaubt, auch von dem Ilseder Werke die Details zu erbitten, sie sind mir auch mit großer Bereitwilligkeit gegeben worden.

Bekanntlich produzirte das Ilseder Werk das verhältnißmäßig meiste und billigste Eisen, aber ich darf wohl sagen, wohl auch mit das schlechteste, das in Norddeutschland produzirt wird; es produzirt aber, und auch solches Eisen wird verkauft; es rangirt stets mit dem Luxemburger Eisen, hat aber mehr Mangan wie letzteres und gewisse gute Eigenschaften: es wird sehr schweißbares Stabeisen daraus dargestellt. Die Produktionskosten in Ilsede sind so erstaunlich billig, daß es Ihnen wohl von Interesse sein wird, auch darüber die Zahlen zu hören; es liegt das aber in den natürlichen Verhältnissen des Erzvorkommens: die Leute haben keine Erzgruben, sondern Erzfelsen, wovon sie herunterhauen, Kalksteine und Eisensteine, Alles ist durcheinander gewachsen, sie können die Erze nehmen, wie sie sie für die billigste Fabrikation gebrauchen. Diese Erze sind ja sehr phosphorreich, was daraus hervorgeht, daß eine große Menge Koprolithen, vorweltlicher Unrath von Thieren darin vorkommen, und zwar so bedeutend, daß sich darauf in Peine eine Fabrik für chemischen Dünger etablirt hat. Das Ilseder Eisen ist wohl das phosphorreichste, welches in Deutschland verarbeitet wird.

Herr **Meier**: Ich glaube, Sie wollten die Güte haben, uns die Selbstkosten von Ilsede zu geben, worauf sich die Frage bezieht.

Herr **Winter**: Die Selbstkosten von Ilseder Erzen nebst Zuschlägen pro Tonne Roheisen betragen $2_{,60}$ ℳ.

Herr **Stumm**: Es würde sich das auf die dritte Frage beziehen.

Vorsitzender: Sie wollen es spezialisiren?

Herr **Winter**: Ja.

Herr **Stumm**: Wollten Sie nicht die Güte haben, bei 2 die Antwort im Allgemeinen zu geben, bei 3 aber die speziellen Fragen zu beantworten?

Vorsitzender: Also z. B. die Kosten der Erze für 1 000 kg fertiges Produkt.

Herr **Winter**: Die Kosten für die Förderung der Erze und Zuschläge pro 1 000 kg $2_{,60}$ ℳ, Koks $16_{,80}$ ℳ, Roheisen exkl. Generalkosten $28_{,5}$ ℳ, Roheisen inkl. Generalkosten $32_{,02}$ ℳ, Roheisen exkl. Generalkosten und Erneuerungen $33_{,697}$ ℳ, Roheisen inkl. Generalkosten und Erneuerungen $37_{,697}$ ℳ.

Herr **Stumm**: Können Sie den Phosphorgehalt dieses Roheisens angeben? Ich möchte ihn wegen des Vergleichs mit Luxemburg und Middlesborough kennen.

Herr **Winter**: Ich kann es nicht genau angeben, mindestens ist er zwischen 2 und 3 pCt.

Ich bin aber auch noch in der Lage, die Zahlen von Hochdahl anzugeben, obgleich ich allerdings dieselben nicht in der Weise bekommen habe, wie ich es für mich und meine Zusammenstellung für geeignet erachte. Ich werde mir erlauben, diese Tabelle vorzulegen. Ich habe mir erlaubt, dieser Tabelle einige Zahlen zuzufügen, weil das Werk, ausweislich der Tabelle A., in den Betriebsjahren 1873/74 bis inkl. 1877/78, also in 5 Jahren, von seinen Anlagekonten Nichts abgeschrieben hat. — Ich ermittelte nun aus den Abschreibungssummen der Jahre 1861/62 (Tabelle A.) bis 1872/73 die bis dahin erfolgte Durchschnittsquote pro 1 000 kg produzirten Roheisens, und finden Sie diese Zahl $3_{,07}$ ℳ pro 1 000 kg separat bei dem Selbstkostenpreise angeführt.

(Die hierher gehörende Tabelle siehe nebenstehend.)

Es könnte leicht zu Täuschungen führen bei dem Vergleich der Selbstkosten und Verkaufspreise, wenn die Hütte nichts abgeschrieben hat, und in Folge dessen erscheinen die Produktionskosten des Roheisens günstig im Verhältniß zu den Verkaufspreisen.

Herr **Stumm**: Wollen Sie nicht jetzt schon den Selbstkostenpreis des Hochdahler Roheisens im vorigen Jahre angeben?

Herr **Winter**: Das wären exklusive Abschreibungen $55_{,01}$ ℳ, inklusive Abschreibungen $3_{,07}$ ℳ, also $58_{,71}$ ℳ, während der Verkaufspreis des vorigen Jahres $56_{,49}$ ℳ ist. Meine Zahlenangaben über die Georgs-Marienhütte stelle ich Ihnen mit Nennung unserer Firma zur freien Verfügung, ich bin aber nicht ausdrücklich autorisirt, bezüglich des Hochdahler Werkes mit Nennung des Namens die Zahlen zur Veröffentlichung zu geben. Legen die Herren Werth darauf, daß das Werk ausdrücklich genannt wird?

Herr **Stumm**: Ich würde Werth darauf legen.

Vorsitzender: Es ist um so wünschenswerther, wenn es geschieht, weil das Hochdahler Werk Roheisen und Puddeleisen ausschließlich zum Verkauf macht, und da wir nicht in der Lage waren, Herrn Schimmelbusch einzuladen, würden wir auf diesem Wege zu den Angaben kommen.

Herr **Winter**: Ich muß konstatiren, daß das Hochdahler Werk für Puddeleisen maßgebend ist für die rheinisch-westfälischen Verhältnisse sowohl was Qualität als was den Preis betrifft. Wenn ich mich seitens der Georgs-Marienhütte in den Rayon der Puddelwerke begebe, so ist die erste Frage: können Sie Qualität und Preis des Hochdahler Roheisens halten? Dann erst bin ich stets konkurrenzfähig. Ich stelle also, was die Qualität anbetrifft, Hochdahl mit in die erste Reihe der Werke, welche Puddeleisen fabriziren. Da die Georgs-Marienhütte nun auch ihr Puddeleisen ausschließlich aus denselben Erzen erbläst, woraus das Bessemer Roheisen hergestellt wird, habe ich gegen die Hochdahler Preise in der Regel den Vorsprung, daß man meine Qualität mit der Differenz der Fracht mehr vergütet. — Mit Bezug auf die Fabrikationsverhältnisse von Hochdahl würde ich also diese Tabelle zur Verfügung stellen.

(Die hierher gehörende Tabelle siehe Seite 254.)

Frage 3:
Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:
die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate?
die Transportkosten derselben?
die Arbeitslöhne?
die allgemeinen Betriebs-, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

Die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien für 1000 kg Roheisen betragen $28_{,105}$ ℳ = $46_{,06}$ pCt.; (darunter Förderkosten der eigenen Erze an Arbeitslohn, wenn es vielleicht Interesse hat, solches speziell zu erfahren, betragen $7_{,78}$ ℳ = $12_{,75}$ pCt.). Die Transportkosten derselben $12_{,47}$ ℳ = $20_{,88}$ pCt. (darunter wieder die Transportkosten der eigenen Erze $1_{,24}$ ℳ = $2_{,02}$ pCt.). Das ist also sehr gering, weil wir die Gruben 7 km von der Hütte entfernt liegen haben.

Arbeitslöhne $5_{,02}$ ℳ = $8_{,23}$ pCt. Die allgemeinen Betriebs-, Unterhaltungs- und Generalkosten $15_{,148}$ ℳ = $24_{,83}$ pCt., das giebt einen Gesammtbetrag von $61_{,013}$ ℳ = 100 pCt. Antheil der Beamtengehälter an der letzten Position von $24_{,43}$ ℳ, $1_{,15}$ ℳ = $2_{,25}$ pCt.

Herr **Stumm**: Sie haben die Transportkosten der Kohlen gleich in den Kohlenpreis einbegriffen?

Herr **Winter**: Die Transportkosten stecken in den Kohlenpreisen.

Tabelle A. Geschäfts-Resultate der Hochdahler Hütte.

Jahr.	Produktion.	Einnahme.		Fabrikationskosten.		Brutto-Gewinn.		Verlust.		Von dem Brutto-Gewinne wurden verwendet: zu Abschreibungen.		zu Tantiemen, Zuschüssen zur Krankenkasse rc.		auf neue Rechnung übertragen.		zu Rücklagen in den Reservefond.		zu Dividenden.		
	kg	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰	
																Bestand 1. Juli 61. 66 794	14			
1861/62	19 867 445	1 690 026	29	1 461 183	23	228 843	06	—	—	114 104	13	9 359	30	900	—	14 479	63	90 000	—	
1862/63	25 414 220	2 021 715	48	1 765 657	41	256 058	07	—	—	121 756	87	11 019	—	1 194	77	17 087	43	105 000	—	
1863/64	32 424 240	2 512 618	88	2 135 688	54	376 930	34	—	—	151 512	29	18 450	—	—	—	26 968	05	180 000	—	
1864/65	32 240 272	2 565 125	95	2 134 310	61	430 815	34	—	—	195 614	87	22 893	40	3 147	22	29 159	85	180 000	—	
1865/66	40 803 420	3 607 503	40	3 097 997	69	509 505	71	—	—	201 781	21	30 000	—	—	—	37 724	50	240 000	—	
1866/67	33 139 995	2 767 801	74	2 336 295	23	431 506	51	—	—	196 895	81	22 500	—	—	—	32 110	70	180 000	—	
1867/68	26 467 510	1 978 569	98	1 765 928	70	212 641	28	—	—	62 641	28	15 000	—	—	—	15 000	—	120 000	—	
1868/69	40 121 810	2 851 196	56	2 538 906	73	312 289	83	—	—	86 400	—	23 389	83	—	—	22 500	—	180 000	—	
1869/70	43 334 495	3 196 219	77	2 869 809	05	326 410	72	—	—	100 500	—	23 410	72	—	—	22 500	—	180 000	—	
1870/71	35 494 980	2 832 990	52	2 572 213	86	260 776	66	—	—	72 225	15	19 801	51	—	—	18 750		150 000	—	
1871/72	38 574 420	3 374 001	41	3 093 474	91	280 526	50	—	—	80 626	40	20 000	—	—	—	—	—	180 000	—	
1872/73	37 404 580	4 126 244	11	3 845 467	27	280 776	84	—	—	114 110	17	—	—	166 666	67	—	—	—	—	
																303 074	30			
1873/74	32 735 980	3 321 708	27	3 656 429	19	—	—	347 346	37	—	—	—	—	—	—	180 679	70	—	—	180 679 M. 70 ₰ aus dem Reservefond zur Deckung des Verlustes verwandt, soweit derselbe nicht in dem Uebertrage aus dem Vorjahre Deckung gefunden.
																122 394	60			
1874/75	25 566 110	2 048 201	66	2 006 003	59	—	—	119 642	73	—	—	—	—	—	—	119 642	73	—	—	Die unter Fabrikationskosten besonders verrechneten 104 840 M. 80 ₰ wurden für außergewöhnliche Reparaturen während des viermonatlichen Stillstandes verausgabt. Die weiter besonders aufgeführten 57 000 M. mußten für Entwerthung auf dem Eisenstein-Lager abgeschrieben werden. Der Gesammt-Verlust von 119 642 M. 73 ₰ wurde dem Reservefond entnommen
				104 840	80															
				57 000	—															
																2 751	87			
1875/76	31 163 702	2 065 822	57	2 064 766	78	1 055	79	—	—	—	—	—		—	—	1 055	79	—	—	
																3 807	66			
1876/77	33 653 990	1 966 321	55	1 949 789	35	16 532	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Brutto-Gewinn auf Neubau-Conto abgeschrieben.
1877/78	38 812 080	2 192 349	41	2 174 725	20	17 624	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Desgleichen.

Betriebsresultate der Hochdahler Hütte.

Periode der vorzugsweisen Verhüttung von Siegenschen und nassauischen Eisensteinen. Selbstkosten pro Tonne Roheisen.

Jahr.	Produktion.	Eisenstein.	Koks.	Kalkstein.	Sa. Rohmaterialien.	Heizkohlen.	Löhne, Gehalt, Reparaturen, Handlungsunkosten 2c.	Zinsen.	Abschreibungen.	Summa.	Durchschnittlicher Verkaufspreis. pro Quartal.	Durchschnittlicher Verkaufspreis. pro Jahr.	Kohlenverbrauch pro Tonne Roheisen incl. Heizkohlen	Koksverbrauch pro Tonne Roheisen	Gehalt des Eisensteins.	Bemerkungen. Windtemperatur	Bemerkungen.
	kg.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	kg.	kg.	pCt.		
1861/62	19 867 445	41,35	16,98	1,50	59,83	2,85	8,88	1,97	5,74	79,27	—	85,07	2 286	1 183,66	45,19	„ 300°	basische und manganhaltige Schlacke. Durchschnittsgehalt des Roheisens an Si 0,4 pCt., an P 0,55 pCt., frei von Schwefel. Koksverbrauch verschieden wegen Verschiedenheit d. Möllers. In d. Zeit von 1871—73 wegen unreiner Beschaffenheit der Kohle. Seit 1874 Erhöhung des Koksverbrauchs trotz erhöhter Windtemperatur wegen stärkerem Zusatz von Schweißschlacken. Si. u. P. nach wie vor 0,4 und 0,55 pCt.
1862/63	25 414 220	41,20	14,23	1,75	57,18	1,64	8,50	2,15	4,79	74,26	—	79,42	1 899	1 151,30	48,60	„ desgl.	
1863/64	32 424 240	37,07	14,53	2,07	53,67	0,56	10,02	1,63	4,67	70,55	—	77,57	1 776	1 217,97	47,00	„ desgl.	
1864/65	32 240 272	35,93	17,02	1,95	54,90	0,63	9,52	1,15	6,07	72,27	—	79,57	1 914	1 252,63	46,16	„ desgl.	
1865/66	40 803 420	44,26	16,67	1,90	62,83	0,32	11,65	1,13	4,95	80,88	—	88,42	1 859	1 234,83	47,98	„ 360°	
1866/67	33 139 995	42,07	15,83	2,00	59,90	0,20	9,42	0,98	5,94	76,44	—	83,52	1 775	1 225,77	46,86	„ desgl.	
1867/68	26 467 510	36,91	16,12	2,02	55,05	0,52	10,17	1,00	2,39	69,13	—	74,75	1 813	1 202,04	46,23	„ desgl.	
1868/69	40 121 810	37,05	14,40	1,62	53,08	0,53	9,39	0,27	2,15	65,42	—	71,07	1 723	1 190,02	46,59	„ desgl.	
1869/70	43 334 495	38,07	15,90	1,96	55,93	1,08	9,09	0,12	2,32	68,54	—	73,75	1 877	1 307,73	45,54	„ desgl.	
1870/71	35 494 980	38,94	19,13	2,10	60,17	0,98	11,18	0,13	2,03	74,49	—	79,82	1 923	1 284,64	46,57	„ desgl.	
								Ueberschuß									
1871/72	38 574 420	40,40	26,18	2,25	68,83	1,73	9,84	0,22	2,09	82,27	—	87,32	2 195	1 400,54	46,25	„ 390°	
1872/73	37 404 580	48,78	35,50	2,35	86,63	2,75	11,50	1,92	3,05	105,85	—	110,32	2 298	1 455,70	43,93	„ desgl.	
1873/74	32 735 980	54,82	37,18	2,13	94,43	2,10	12,35	2,80	—	111,68	—	101,45	2 115	1 384,97	45,64	„ desgl.	
1874/75	25 566 110	38,09	23,76	2,43	64,28	0,83	9,96	3,40	—	78,47	III. Qu. 74 M. 84,36	80,11	1 925	1 359,74	44,19	„ 460°	
										+ 3,70	IV. „ 74 „ 83,59						
											I. „ 75 „ 81,85						
											II. „ 75 „ 79,54						
1875/76	31 163 702	31,60	18,59	2,16	52,35	0,72	10,45	2,74	—	66,26	III. „ 75 „ 69,97	66,29	1 983	1 349,50	47,85	„ 475°	
										+ 3,70	IV. „ 75 „ 68,88						
											I. „ 76 „ 66,48						
											II. „ 76 „ 63,30						
1876/77	33 653 990	28,49	14,63	2,11	45,23	0,34	9,17	2,13	—	56,87	III. „ 76 „ 61,25	58,43	1 838	1 283,04	48,70	„ 490°	
										+ 3,70	IV. „ 76 „ 60,25						
											I. „ 77 „ 58,19						
											II. „ 77 „ 57,52						
1877/78	38 812 080	29,31	13,33	2,01	44,65	0,16	8,47	1,73	—	55,01	III. „ 77 „ 56,77	56,49	1 821	1 273,02	48,38	„ 520°	
										+ 3,70	IV. „ 77 „ 56,94						
											I. „ 78 „ 56,85						
											II. „ 78 „ 56,48						

Vom Jahre 1873/74 an konnte keine regelmäßige Abschreibung erfolgen, weil der Betrieb keinen Ueberschuß ergeben hat. Die Abschreibungen haben in den Jahren 1861/62 bis 1872/73 durchschnittlich 3,70 M. per ‰ kg betragen und würden sich die Produktionskosten pro 1873/74 bis 1877/78 um diesen Betrag höher stellen.

Vorsitzender: Das wäre Ihr Werk; würden Sie vielleicht von Ilsede Angabe machen?

Herr **Wintzer:** Was Ilsede betrifft, so kostet die Tonne Roheisen 10,1 M., Transportkosten, Eisenbahnfrachten 10,997 M., Löhne 7,891 M., der Betrieb ist direkt belastet für Gehalte der Ober- und Unterbeamten 0,682 M. macht 29,607 M.

Es ist hier noch eine Bemerkung zu machen. Ilsede schließt mit dem 1. Januar ab, während es bei den meisten anderen Werken üblich ist, daß vom 1. Juli das Betriebsjahr beginnt Es ist hier also bemerkt, daß diese Position im Jahre 1878 etwa im Verhältniß von 29,67 M. zu 28,50 M. sich geringer stellt.

Herr **Stumm:** In diesen Preisen sind die Generalkosten nicht einbegriffen?

Herr **Wintzer:** Nein.

Frage 4:

Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien? Sind diese Beträge unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

Die Amortisation macht auf den verschiedenen Werken oft sehr viel Kummer; wenn nichts verdient ist, amortisiren einzelne Werke auch nichts. In diesen Fehler sind wir auch in den ersten Betriebsjahren der Georgs-Marien-Hütte verfallen, aber seit 1864 haben wir einen bestimmten Modus aufgenommen und ich erlaube mir Ihnen die Prinzipien mitzutheilen, nach welchen unser Werk amortisirt wird. Die Amortisation der bestehenden Anlagen geschieht folgendermaßen.

Es ist festgestellt, daß das gesammte in den Immobilien, Maschinen steckende Anlagekapital mit Ausschluß des unter allen Umständen zu erzielenden Verkaufswerths in 50 Jahren vom 30. Juni 1865 ab amortisirt sein soll. Wir haben einen Realisationswerth von 10 pCt. angenommen, auch dem Grundbesitz eingeschlossen. Von dem pro 30. Juni 1865 festgestellten Amortisationskapital werden daher 2 pCt. jährlich und 1/50 von den Zugängen pro 1865/66, 1/49 von den Zugängen pro 1866/67 u. s. w. regelmäßig abgeschrieben, so daß wir eine steigende Amortisation haben, daß alle Zugänge stets mit den älteren Bauwerken in kurzer Zeit amortisirt werden. Die Anlagen von beschränkter Dauer werden in entsprechend kürzerer Zeit amortisirt. Besondere Werthverminderungen werden durch Extraabschreibungen ausgeglichen. Die Geräthe sind so inventarisirt, daß die Buchwerthe durch den muthmaßlichen Verbrauchswerth gedeckt werden.

Die Kosten der laufenden Reparaturen fallen dem Betriebe zur Last. Die nothwendigen Erneuerungen der einzelnen Anlagen werden aus dem Erneuerungsfonds bestritten, welchem jährlich nach Bedarf ein Theil des Bruttogewinnes überwiesen wird. Im Uebrigen glaube ich auf die Tabellen IV. und VI. (vgl. Anhang) verweisen zu dürfen.

Für die Anlagen, Immobilien und Motoren, sind bislang theils durch direkte Belastung der Anlagekonti, theils durch Aufwendungen aus den Erneuerungsfonds insgesammt ausgegeben worden 13 353 504 M. 75 ₰; davon stehen nach Absatz des Saldo des Erneuerungskonto pro 30. Juni d. J. zu Buch 8 091 985 M. 91 ₰. Es sind also seit Eröffnung des Betriebes im Jahr 1858 amortisirt 5 261 518 M. 84 ₰ = 39,4 pCt. und zwar durch direkte Abschreibungen an den Immobilien- und Motorenkonti 2 777 150 M., durch Beiträge zum Erneuerungsfonds 2 470 720 M. 42 ₰, sonstiger Abgang auf Immobilien und Motoren, unter anderem für eine verkaufte Dampfmaschine, die bis dahin beim Erzbergbaue benutzt wurde, im Betrage von 12 648 M. 42 ₰, das macht also 5 261 518 M. 84 ₰.

Dabei ist zu bemerken, daß mit den Abschreibungen erst 1864 begonnen ist, weil bis dahin ohne Gewinn gearbeitet wurde.

In den 12 Jahren 1866/78 sind aus dem Erneuerungsfonds bestritten 2 174 080 M. 63 ₰ oder pro Anno 177 840 M.

Der Anschaffungswerth des jetzigen Bestandes der Geräthe ist 713 767 M. 53 ₰, darauf sind abgeschrieben 419 365 M. = 58,7 pCt., sodaß dafür noch zu Buch stehen 294 402 M. 51 ₰.

Ich muß dabei bemerken, daß ich in der letzten Zeit wegen des Rückganges der Konjunkturen für mein Inventar, namentlich für die Geräthe sehr besorgt war, ob dasselbe auch wohl zu dem richtigen Werthe zu Buche stand. So besitzen wir z. B. über 200 Stück Eisenbahnwaggons, und darunter eine Anzahl, welche wir seiner Zeit à tout prix (wenn ich nicht irre à 900—1000 Thlr. pro Stück) von dem Herrn Dr. Stroußberg kauften. Diese Wagen standen unbenutzt fertig, und sollten ihre Verwendung auf den rumänischen Bahnen finden, woselbst solche aber noch nicht gebraucht werden konnten. Ich beauftragte deshalb unsern Maschinendirektor den gewissenhaften Werth zu ermitteln, welchen diese Geräthe nach Lage der gegenwärtigen Konjunktur hätten. Das hat mir Veranlassung gegeben, trotz der schlechten Zeiten noch im vorigen Jahre 127 000 M. von den Geräthen als Werthverminderung anzusetzen.

Die Verzinsung des Aktienkapitals wird durch Vertheilung des Nettogewinnes aus dem Betriebe bewirkt.

(Cfr. Statistik-Tabelle Nr. X.)

Die Hypothek-Anleihen werden mit 5 pCt. verzinst. Die Amortisation der bestehenden Anlagen, sowie die Verzinsung der angeliehenen Kapitalien sind in den Selbstkosten von 68 368 M. pro 1000 kg Roheisen enthalten.

Ilsede giebt mir folgendermaßen die Amortisation an: Die Amortisation wird mit 4 M. per Tonne Roheisen vom Reingewinn in Abzug gebracht, an Zinsen nur die Hypothekzinsen mit 5 pCt. der Generalkosten belastet.

Herr **v. Schloer:** Sie haben uns mitgetheilt, daß in Ihrem Unternehmen im Augenblick noch ein festes Kapital von 8 Millionen und etwa 900 000 M. stecken nach den bisherigen Abschreibungen, abzüglich Erneuerung und Amortisation. Welche Gesammtproduktion steht diesem Kapital gegenüber in der heutigen Zeit? Wie viel sind Sie im Stande mit dieser Anlage zu produziren, und wie viel produziren Sie heute?

Herr **Wintzer:** Diese Resultate werden Sie alle in den überreichten Tabellen finden.

Herr **v. Schloer:** Dürfte ich vielleicht auch fragen, wieviel Sie Betriebskapital zu dieser Produktion nöthig haben außer den 8 900 000 M., welche fix in der Anlage stecken?

Herr **Wintzer:** Ich habe hier eine Tabelle, die ich anlegen werde, wo ich ganz genau das Betriebskapital ausgehalten habe. Wenn Sie einen Blick hineinwerfen wollen, so finden Sie die ganze Entwickelung unserer Werke von Anfang an.

Frage 5:

Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

Im Jahre 1868/69 betrugen die Selbstkosten per 1000 kg Roheisen inkl. Generalkosten, Erneuerungen und Abschreibungen 66,279 M., 1872/73 100,527 M., 1873/74 121,437 M.

In Ilsede waren die Selbstkosten im Jahre 1869 35,42 M., 1873 64,56 M.

Frage 6:

Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1868 entwickelt?

Das Anlagekapital betrug:

1868/69	7 479 091,14 M.
1869/70	8 215 504,11 "
1870/71	8 912 595,89 "
1871/72	9 424 592,26 "
1872/73	9 564 200,79 "
1873/74	9 882 474,24 "
1374/75	9 965 402,44 "
1875/76	9 848 689,18 "
1876/77	9 398 945,5 "
1877/78	9 136 559,17 "

Hier möchte ich auf eine Tabelle aufmerksam machen, IIIa., die ich mir erlaubt habe auszuarbeiten. Diese Tabelle ergibt die Summen der Anlagekapitalien, vertheilt auf die hauptsächlichsten Gruppen des Werkes, wozu bemerkt wird, daß die Summen der einzelnen Jahrgänge die Saldi der betreffenden Konti nach der geschehenen Abschreibung repräsentiren.

Zur Gruppe „Grundbesitz" ist zu bemerken, daß darunter 149 000 M. für angekaufte, den Arbeitern gegen eine geringe Pacht überlassene Acker- und Wiesenflächen begriffen sind.

Zur Gruppe „Bahn", da es auffallend sein möchte, daß die Bahn in einigen Jahren an Anlagen außerordentlich zugenommen hat, wird erläuternd bemerkt, daß die bedeutende Steigerung der Ausgaben von 1869/70 bis 1874/75 ihren Grund in der Erbauung unserer Anschlußbahn nach Hasbergen und der damit verbundenen Nebengeleise hat.

Die Gruppe „Beamten- und Arbeiterhäuser" hat sich von 1868/69 bis 1878 trotz der jährlichen Abschreibungen von 616 997 M. erhöht auf 1 106 151 M., also um 79 pCt. Ich erlaube mir hierzu besonders zu bemerken, daß diese bedeutenden Ausgaben für Erbauung von gesunden Wohnungen, Krankenhaus, Menagehaus, Logirhaus, Gesellschaftshaus, Einrichtungen für Konsumanstalten zum Wohle der Arbeiter und Beamten gemacht sind, und ich darf ohne Ueberhebung behaupten, daß diese hier gemachten Einrichtungen mit allen anderen auf ähnlichen Werken, auch mit denen in Mülhausen, wovon kürzlich Herr Dollfuß in seiner Reichstagsrede soviel Aufhebens gemacht hat, den Vergleich aushalten, ja dieselben übertreffen.

Vorsitzender: Das kann ich konstatiren, ich bin in diesem Jahre dort gewesen.

Herr **Wintzer**: In dieser Summe stecken noch nicht die bedeutenden Beträge, welche die Erbauung einer Kirche, einer vierklassigen und zweier einklassigen Volksschulen erfordert haben. Die Ausgaben für Beamten- und Arbeiterhäuser, sowie diejenigen für angekaufte und den Arbeitern zur Benutzung übergebenen Grundstücke machen 13,6 pCt. des Gesammt-Anlagekapitals aus.

Ich lege Werth darauf, diese Zahlen vorzuführen, weil der deutschen Industrie so manchmal der Vorwurf gemacht wird, daß man für diese Zwecke zu wenig thäte. Ich glaube für mich in Anspruch nehmen zu können, daß gerade Georgs-Marienhütte in der Beziehung gethan hat, was in ihren Mitteln lag, ja ich kann sagen, daß mir von einigen Seiten der Vorwurf gemacht ist, ich ginge etwas über das Erlaubte hinaus, aber es hat das seine zwei Seiten; wenn ich einen ruhigen Arbeiterstand halten will, muß ich zu derartigen Zwecken etwas ausgeben.

Ich muß noch bemerken, daß die Kirchen und Schulen nicht ausschließlich aus Werkmitteln, sondern zum großen Theil aus Privatmitteln der Werkangehörigen erbaut sind. Der Verwaltungsrath, die Direktoren, Beamten und Arbeiter haben aus Privatmitteln viel dazu beigetragen. Zur Zeit, als eine reiche Tantième entfiel, gab unser Aufsichtsrath ein Geschenk von 12 000 M. So ist die Kirche erbaut und zwar vollständig ist alles da, was zur Behaglichkeit der Kirche gehört: die Orgel, gemalte Glasfenster, Taufstein, werthvolle Kirchengeräthe; Kronleuchter und anderer ornamentaler Schmuck, wie Paramente 2c. sind Geschenke der Gemeindeangehörigen.

Die Kirche, lutherisch, hat der Baurath Hasse im gothischen Stil ausgeführt.

Ilsede hatte ein Anlagekapital:

1869 von . . .	4 052 385 M.,
1870 " . . .	4 564 182 "
1871 " . . .	5 014 446 "
1872 " . . .	5 512 128 "
1873 " . . .	6 028 978 "
1874 " . . .	6 530 578 "
1875 " . . .	6 809 154 "
1876 " . . .	6 899 852 "
1877 " . . .	7 045 627 "

Hierbei muß ich bemerken, daß Ilsede ein besonderes Amortisationskonto führt. Dieses enthält:

1869	654 139 M.,
1870	927 348 "
1871	1 223 070 "
1872	1 600 254 "
1873	2 014 251 "
1874	2 328 729 "
1875	2 667 755 "
1876	2 994 573 "
1877	3 238 808 "

Also das effektive Anlagekapital würde immer die Differenz gegen diese Amortisationssumme sein.

In Bezug auf Hochdahl muß ich mich auf die Tabelle beziehen.

Frage 7:

Steckt Gründergewinn darin, event. in welchem Maße?

Nein, wir sind vor der Zeit gegründet, im Jahre 1858.

Frage 8:

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Die ganz genauen Zahlen kann ich hierfür nicht geben, ich glaube auch nicht, daß andere meiner Kollegen darüber näheren Aufschluß werden geben können. Im Allgemeinen kann ich nur sagen, daß England, mit dem wir es hauptsächlich zu thun haben, billiger produzirt,

1. weil in England die Rohmaterialien und Frachten billiger sind, letztere deshalb, weil die Rohmaterialien auf weit kürzere Entfernungen transportirt werden, als in Deutschland; die billigeren Seefrachten und auch der bessere Schiffsmarkt in den englischen Häfen machen den Bezug von Bessemer-Erzen aus Afrika, Spanien und Elba nach England billiger, als nach Deutschland, und zwar im Verhältniß von 10 zu 18;
2. weil die Werke größer sind, eine stärkere Produktion und daher geringere Generalkosten per Tonne haben;
3. weil die Werke weniger mit Hypothekenzinsen belastet sind;
4. weil die Werke älter sind und einen tüchtigeren Arbeiterstand haben.

Mit Bezug hierauf bemerke ich, daß unser Werk 1858 in einer vollständig ackerbautreibenden Gegend etablirt wurde, es war keine Idee von Industrie da, keine Neigung dazu und diese Abneigung hat sich bis zu den sechziger Jahren hinübergezogen. Um mir die nöthigen Arbeitskräfte zu verschaffen, ließ ich mir Leute aus Schweden kommen; einige Kasernen heißen noch bei uns die Schwedenbuden. Dadurch wollte ich unsere Leute dazu bringen, sich den Hüttenwerken

zuzuwenden. Mit solchen Schwierigkeiten ist unser Werk entstanden, hat sie aber überwunden, wir haben jetzt einen geschulten Arbeiterstand, aber doch noch einen jungen aus der nächsten Nähe. Bekanntlich war bei uns früher eine bedeutende Leinenindustrie, die mehr oder weniger aufgehört hat, und so haben sich auch aus weiteren Kreisen unsere Arbeiter rekrutirt.

Endlich produzirt England billiger, weil die dortige Industrie nicht belastet ist mit besonderen Steuern, z. B. Bergwerkssteuern. Dann liegt eine bedeutende Ermäßigung der englischen Produktionskosten in Roheisen darin, daß die englischen Grundbesitzer die Förderabgabe für die Eisensteine ermäßigen, auch wird eine Ermäßigung der Eisenbahnfracht in England, welche pro Einheit der Transportlänge zur Zeit noch höher als in Deutschland ist, angestrebt und wie man hofft, mit Erfolg. Bestimmte Zahlen kann ich hierüber nicht angeben.

b. Arbeiterverhältnisse.

Frage 1:

Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

Ich kann hier hervorheben, daß die Arbeiter der Georgs-Marienhütte und namentlich deren Gruben sich hauptsächlich aus der ländlichen Bevölkerung der Umgegend augenblicklich rekrutiren, und zwar aus dem Ueberschuß, welcher durch die mangelhafte Landwirthschaft nicht ernährt wird. Dies möchte ich hier nebenbei konstatiren; der Bauer produzirt kaum mehr, als was er in seinem eigenen Hause braucht. Ferner ist noch in Rücksicht zu ziehen, daß die Erbberechtigung auf den Höfen dem jüngsten Sohne zufällt, was eine große Störung in den ganzen Familienverhältnissen gibt. Die älteren Brüder fühlen sich zurückgesetzt, wenn der jüngere majorenn wird und sie auf seinem Hofe als Knechte arbeiten sollen; er nimmt die Gelegenheit wahr und arbeitet lieber auf einem Werke; geht auch wohl zur Auswanderung über.

Zur Zeit ist das Angebot von Arbeitskräften wesentlich höher, als die Nachfrage.

Frage 2:

Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

Auf den Gruben hat die Arbeiterzahl seit 1873 von 650 auf 500 sich vermindert, also 23 pCt., auf der Hütte von 770 auf 640, also 17 pCt.

In Ilsede waren 784 Arbeiter im Jahre 1873 thätig, 1877 nur 654, bei der relativen Produktion von 54 000 t im Jahre 1873 und 61 362 t im Jahre 1877, wo also mit einer geringeren Arbeiterzahl eine größere Produktion geschaffen ist.

Herr **Meier**: Wie hat sich Ihre Produktion gestellt? Ist auf Ihren Werken die Arbeit in demselben Verhältniß gewesen oder haben die bleibenden Arbeiter mehr geleistet?

Herr **Wintzer**: Die Arbeitsleistung hat sich erhöht; die Produktionsverhältnisse werden Sie ebenfalls in den Tabellen finden, 1873/74 waren es 47 769 700 kg und 1877/78 49 243 150 kg, also auch höher, es ist mit weniger Mannschaft eine größere Leistung erzielt.

Frage 3:

Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

Vorab ist hier zu bemerken, daß sämmtliche Löhne, sowohl auf den Gruben als auf der Hütte, Gedingelöhne sind.

Bei den Gruben entwickelten sich die Löhne, wie folgt:

	Leistung pro Schicht	Verdienst pro Schicht
1870/71	1 125 kg,	2,23 M.
1871/72	1 251 „	2,38 „
1872/73	1 258 „	2,43 „
1873/74	1 121 „	2,56 M.
1874/75	1 283 „	2,34 „
1875/76	1 015 „	2,16 „
1876/77	1 222 „	2,28 „
1877/78	1 375 „	2,28 „

Die Daten hierüber liegen mir aus den Jahren 1868 bis 1870 nicht vor.

Im Allgemeinen geht hieraus hervor, daß die Löhne bei den Grubenarbeitern nicht so sehr geschwankt haben, was hauptsächlich darin seinen Grund hat, daß die Arbeiter sich neben der Bergarbeit noch mit ländlichen Arbeiten beschäftigen können, indem die Arbeitszeit von Morgens 6 Uhr bis Nachmittags 3 Uhr dauert. Dieser Umstand veranlaßt auch ein stärkeres Angebot von Arbeitskräften für den Grubenbetrieb aus der umwohnenden ländlichen Bevölkerung. Da der Bergbau zum großen Theil über Tage umgeht, so haben die Witterungsverhältnisse einen großen Einfluß auf die Schwankungen in der Leistung der Arbeiter, was sich ganz besonders in dem Resultat des Jahres 1875/76 ausdrückt, welches bekanntlich ein sehr regenreiches Jahr war. Im Allgemeinen ist konstatirt, daß die Leistung der Arbeiter von 1870 bis 1878 um 22,2 pCt. zugenommen hat, während der Verdienst pro Schicht sich nur um 2,2 pCt. erhöhte.

Bezüglich der Löhne der Hüttenarbeiter muß ich auf Tabelle XII. der Statistik verweisen. Bei Aufstellung dieser Tabelle über die Arbeitsleistung und die Lohnsätze pro Schicht ist davon ausgegangen, daß auf einem Hochofenwerk der bei weitem größte Theil der Löhne für Transporte der Rohmaterialien, Kohlen, Koks, Erze, Kalk, nach den Kohlenwäschen beziehungsweise Koksöfen, Hochöfen und der Transport des Roheisens von den Hochöfen bis auf den Waggon und der Schlacke bis auf die Halde ausgegeben wird. Dabei sind alle Löhne unberücksichtigt geblieben, welche an Handwerker gezahlt sind, die sich mit Neuanfertigungen und Reparaturen in den Werkstätten und auf dem Werke beschäftigen, also alle Löhne, welche nicht einen direkten Antheil an dem Transport der Schmelzmassen haben. Eingeschlossen sind jedoch die Löhne der Heizer, Maschinisten, Schmelzer, Aufgeber und Aufseher, weil diese ein Interesse an den Massentransporten theils durch direkte Löhne, theils durch Produktionsprämien haben. Im Uebrigen verweise ich auf die Tabelle.

Der Lohnsatz für besonders qualifizirte A. Vorarbeiter, B. Normalarbeiter und C. Platzarbeiter betrug am 1. Juli:

	A.	B.	C.	Durchschnitt.
1869	3,50 M.	1,60 M.	1,30 M.	2,13 M.
1870	3,50 „	1,60 „	1,30 „	2,13 „
1871	3,50 „	1,70 „	1,40 „	2,20 „
1872	3,50 „	1,70 „	1,50 „	2,23 „
1873	4,70 „	2,40 „	1,70 „	2,93 „
1874	4,70 „	2,40 „	1,70 „	2,93 „
1875	4,70 „	2,40 „	1,70 „	2,93 „
1876	4,30 „	2,20 „	1,70 „	2,73 „
1877	4,30 „	2,20 „	1,70 „	2,73 „
1878	4,30 „	2,20 „	1,70 „	2,73 „

Herr **v. Schloer**: Glauben der Herr Sachverständige, daß diese vorhandenen Schwankungen in der Arbeitsleistung lediglich in dem Aufgebot der menschlichen Kraft ihren Ursprung zu finden haben, oder haben auch verbesserte Einrichtungen dazu mitgewirkt, die Leistungen des Einzelnen zu erleichtern, beziehungsweise zu erhöhen?

Herr **Wintzer**: Mit Bezug auf diese Tabelle muß ich sagen, daß keine Aenderung in dieser Beziehung auf unserem Werke stattgefunden hat. Unser Werk war in diesem Jahre ebenso disponirt wie im Jahre 1868/69. Die Materialien werden zu beiden Seiten des Hüttenwerkes gelagert und von da nach den Oefen transportirt.

Was den Roheisentransport von den Oefen auf die Waggons anlangt, so sind die Transportlängen durchaus dieselben geblieben; auch die Transportlängen der Schmelzmassen nach den Hochöfen. Die Transportlängen für die Schlacken sind aber viel weiter geworden nach den Schlackenhalden. Bei fortschreitendem Betriebe werden auf Hüttenwerken in der Regel die Transportlängen für die Schlacken immer weiter, so daß auch die Georgs-Marienhütte zum Transport mittelst Pferde hat übergehen müssen. Wir haben aber in neuerer Zeit manche andere Verwerthung für die Schlacken gefunden, indem wir einen Theil der Schlacken granuliren und dann mit Kalk gemischt Mörtelsteine daraus darstellen, und einen andern Theil in Schlackenwolle verwandeln, welche sogar bis nach Frankreich, Belgien, Holland hin zur Einwicklung von Röhren, Dampfkesseln, Isolirschachten in Häusern, zum Ausfüllen von Eisschränken und Eiskellern ꝛc. benutzt wird. Es ist diese Verwerthung aber bei der kolossalen Quantität von Schlacken nur eine verschwindend kleine, welche bei dem Transport der Schlacken kaum mit in die Wagschale fällt. Die größte Menge der Schlacken muß transportirt werden, und in wie bedeutender Weise dies geschehen muß, das ersehen Sie aus der einen Kolumne in der anliegenden Tabelle. Ich habe nicht alle Schlacken wiegen, sondern nur Probeverwiegungen vornehmen lassen, indem ich bei einem Ofen einmal 8 Tage alle Schlacken verwiegen ließ. Ich habe gefunden, daß, wenn ich das produzirte Eisen abziehe von dem Gewichte des Möllers, welcher in dem Ofen verschmolzen ist, davon 45 pCt. nehme, dann das Gewicht der Schlacken bekomme. Auf anderen Werken mit einem verhältnißmäßig höheren Ausbringen restiren oft nur 25 pCt. Schlacken. Die Herren werden aber sehen, wie die Quantität der Schlacken sich gesteigert hat von 63 Millionen auf 73 Millionen Kilogramm und diese 73 Millionen Kilogramm müssen weiter transportirt werden, wie seiner Zeit die 63 Millionen Kilogramm.

Herr **Meier**: Besteht die Fabrikation von Schlackenwolle schon seit längerer Zeit?

Herr **Winter**: Schon seit einer Reihe von Jahren.

Vorsitzender: Sind zu Frage 3 noch Bemerkungen zu machen?

Herr **Winter**: Darf ich vielleicht, mit Bezug auf Ilsede, sagen, daß sich die Löhne seit 1869 um 30 pCt. ungefähr gesteigert haben? Der Herr Kommerzienrath Müller hat mir zuletzt noch eine kleine Tabelle zugestellt über die einzelnen Löhne seit 1869. Es hat also im Allgemeinen seit 1869 eine Steigerung in Ilsede um 30 pCt. stattgefunden. Ich habe die spezielle Tabelle hier, die ich vielleicht mit Bezug auf Ilsede anlegen könnte, dann brauchte ich sie nicht vorzulesen.

Vorsitzender: Wir gehen über zu

Frage 4:

> Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

Herr **Winter**: Im Allgemeinen kann gesagt werden, daß die jetzigen Arbeitslöhne den Verhältnissen angemessen sind. Eine Herabsetzung würde nur dann und insoweit möglich sein, wenn etwa künftig die Beschaffung der Nahrungsmittel billiger geschehen könnte. Die Verschiedenheit der Löhne auf dem Hüttenwerke und den Gruben des Georg-Marienhüttenvereins hat darin ihren Grund, daß die größere Anzahl der Grubenarbeiter — wie schon ad 1 und 3 hervorgehoben — mehr Zeit hat, sich mit ländlichen Arbeiten zu beschäftigen, als die Hüttenarbeiter, welche größtentheils in 12stündiger Schicht zu arbeiten haben. Eine Verminderung der Löhne ist nicht thunlich, wir nahmen Veranlassung, von einigen unserer besten Arbeiter uns einen Etat ihres Haushaltsbedarfs aufstellen zu lassen, von solchen Arbeitern, die einen geordneten, regelmäßigen Hausstand führen und in ihren sonstigen Verhältnissen solide sind, wo die Frauen ihre Kinder gut erziehen und nicht verwahrlost umherlaufen lassen, also gewissermaßen ein paar Normalarbeitern, die ein menschenwürdiges Dasein führen. Ich habe mich an diese letzteren gewandt, mir einmal den Etat über ihre wirklichen Bedürfnisse in ihrem Hause aufzustellen. Sie glauben gar nicht, welche Schwierigkeiten man hat, von den Arbeitern selbst derartige Zahlen zu bekommen. Die Leute fürchten durch derartige Mittheilungen geschädigt zu werden. Man sagt wohl leichthin: ein Schichtlohn von 3 *M.* oder 2 *M.* 50 ₰ ist für die gegenwärtigen Verhältnisse genügend, aber ich bin erstaunt gewesen, die wahren Ausgaben kennen zu lernen; nachdem ich diese Sätze mehrmals mit dem Arbeiter durchgegangen bin, und zu einem der Arbeiter z. B. sagte: „Höre, Du brauchst zu viel Kartoffeln, es ist nicht möglich, daß Du so viele Kartoffeln ißt", antwortete derselbe: „Was sollen wir Leute denn Anderes essen, wenn wir keine Kartoffeln essen." Ich habe mir erlaubt, in dieser Tabelle den vollständigen Arbeiteretat wieder zu geben, wie ich denselben aus den Händen des Arbeiters erhalten habe (vgl. Tabelle XIII.). Ich kann Ihnen die Originale hier zeigen, wie sie aufgestellt sind; ich habe sie abschreiben lassen mit allen stilistischen Fehlern, die wohl darin sind; ich habe aber Veranlassung genommen, Ihnen ein Bild von dem Hausstand eines Arbeiters zu geben, und was dieser in seinen kleinsten Bedürfnissen an Häringen und Holzschuhen, Nachtjacken und gestopften Strümpfen gebraucht. Originell ist eine Bemerkung von einem Arbeiter mit Bezug auf das Stopfgarn für die Strümpfe, wenn er mir angiebt: 4 Paar Kinderstrümpfe, à 1 *M.* für Wollgarn. Das Stricken besorgt die Frau selbst. (NB. Selbige Strümpfe müssen aber jährlich wenigstens einmal vorgestrickt werden.) Die Arbeiter schwerer Arbeiten legen wohl starkes Leinen, sogar dünnes Leder unter; jedoch, da Stopfgarn sehr viel gebraucht wird, so beträgt es jährlich 3 *M.* Die Mittheilungen gehen bis in das kleinste Detail, bis zum Stopfgarn an Strümpfen. Ich glaube, eine derartige Zusammenstellung der nothwendigsten Lebensbedürfnisse ist nicht ohne Werth zur Beurtheilung der Frage, ob noch fernere Lohnreduktionen statthaft sind; ich lege besonders Gewicht darauf, daß dieser Tabelle, welche ergibt, daß bei dem Arbeiter mit 2 Kindern der monatliche Bedarf 67 *M.* und bei einem Arbeiter mit 5 Kindern der monatliche Bedarf ungefähr 97 *M.* beträgt, einige Beachtung geschenkt wird.

Vorsitzender: Der Lohn beträgt 2,60 *M.*?

Herr **Winter**: Ja

Herr **v. Schloer**: Dabei sind außerordentliche Bedürfnisse gar nicht eingeschlossen?

Herr **Winter**: Keine Doktor- und Apothekerkosten, keine Geburts- und Todesfälle, keine Wochenbettkosten u. s. w. und sonstige Wechselunfälle sind dabei berechnet; es ist dabei in Betracht zu ziehen, daß eine Frau mit 5 Kindern wohl kaum auf Arbeit gehen kann, die Frau mit 2 Kindern kann dies eher. Aber, wo 11- bis 1200 Arbeiter vorhanden sind, da kommt man mit ein paar Dutzend Arbeiterfrauen als Hülfe für die besser situirten Familien vollständig aus, viel Nebenverdienst giebt es also nicht für die einzelnen Arbeiter. Im ganzen Großen kann der Arbeiter jedoch in den ländlichen Verhältnissen, wie sie bei uns auf den Werken existiren, keinen Nebenverdienst haben, und Sie dürfen sich darauf verlassen, daß der vorgelegte Etat ein Normaletat von einem Arbeiter ist, der sein Haus ordentlich im Stande haben will; er würde jedenfalls verarmen, wenn er nicht wenigstens diesen Verdienst haben könnte.

Vorsitzender: Es ist dies eine sehr interessante Mittheilung.

Frage 5:

Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

Herr **Winzer:** Die würde eine Verarmung der Arbeiter herbeiführen und sie zur Auswanderung zwingen. Bevor unsere Industrie in Osnabrück sich entwickelte, litt unsere Gegend sehr stark an der Auswanderung, das hing mit unseren bäuerlichen Verhältnissen zusammen, weil der Jüngste erbt und der Aelteste dann, wenn er nicht Knechtdienste bei seinem jüngsten Bruder verrichten wollte, in die weite Welt hinausgetrieben wurde. Ich muß bemerken, daß eine Zeit lang unser Werk die Auswanderung nicht verhindert, sondern indirekt gefördert hat dadurch, daß die Leute 2, 3 Jahre lang fleißig arbeiteten, um sich das Geld für die Ueberfahrt (mitunter 300 Thlr.) zu ersparen und dann auswandern zu können. Unsere ländliche Bevölkerung hat sich jetzt an die Fabrikarbeit gewöhnt, wir haben Arbeiter aus der ganzen Umgegend, bis zu den 1—2 Meilen entfernten Orten Versmold, Langerich u. s. w. Einen ganz besonders bösen Einfluß übte längere Zeit ein Geistlicher in unserer Gegend, der einen Amtsbruder in Südamerika hatte und vielfach die Leute zur Auswanderung dahin bestimmte. Ich muß aber gestehen, daß die Auswanderung seit 1867 bedeutend abgenommen hat. 1866 war sie sehr stark, das lag in den Verhältnissen der Annektion, worüber mancher unzufrieden war und sich von der Militärpflicht zu drücken suchte. Im großen Ganzen ist eine Stagnation in der Auswanderung in unserer Gegend eingetreten.

Frage 6:

Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Vorsitzender: Diese Frage ist auch bereits beantwortet?

Herr **Winzer:** Sie sind ohne besonderen nachtheiligen Einfluß gewesen. Es haben allerdings Putz- und Genußsucht seiner Zeit zugenommen, aber eigentlich unmoralisch sind die Leute dadurch nicht geworden; im Gegentheil, sie haben sich mehr zusammengenommen, kleine Ersparnisse gemacht, in unserem Konsumverein sind ihnen Sparkassen zugänglich gemacht worden.

Frage 7:

Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

Strikes und sozialdemokratische Agitationen haben bei unseren Arbeitern festen Fuß nicht fassen können, dieselben wurden sofort im Keime unterdrückt, theils durch das thatkräftige Eingreifen unserer Beamten und der besonnenen Arbeiter, theils dadurch, daß man Strikes durch zeitgemäße freiwillige Erhöhung der Löhne und theilweise auch Verkürzung der Arbeitszeit zuvorkam. Hierbei ist zu erwähnen, daß die Arbeiter bei den in den letzten Jahren erforderlich gewesenen Lohnreduktionen und Verlängerung der Arbeitszeit keinerlei Schwierigkeiten gemacht haben. In letzter Zeit haben wir auf dem Hüttenwerk die 12stündige Schicht zum größten Theil wieder eingeführt.

Frage 8.

Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

Herr **Winzer:** Die Löhne pro 1 000 kg Roheisen betragen in England 3 s. 6 d. bis 4 s. 6 d., während unsere Löhne, wie vorstehend berichtet, 5,02 ℳ sind. Der Schichtlohn zu diesem Satze ergibt in England 3 s. 6 d., im Maximum 4 s. 6 d. bis 4 s. 9 d., auf unserem Werke 2,61 ℳ. Ich bin nicht informirt, um ganz bestimmte Vergleiche anstellen zu können.

Vorsitzender: Und würden deshalb wohl auch die folgende Frage nicht vollständig beantworten können?

(Zustimmung.)

Sind zu diesem Kapitel noch Bemerkungen zu machen? Wenn nicht, so gehen wir über zu

c) Frachten.

Frage 1:

Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

Herr **Winzer:** Unser Hauptabsatzgebiet ist natürlich das zunächst gelegene Werk Eisen- und Stahlwerk Osnabrück, sodann die Werke in Dortmund, Ruhrort und Zwickau. Unsere Versandtstation ist Hasbergen an der Venlo-Hamburger Eisenbahn. Die Fracht von Hasbergen nach Dortmund beträgt 3,31 ₰ pro Tonne und Kilometer, dann von Hasbergen nach Zwickau zur Königin-Marienhütte 2,894 ₰ pro Tonne und Kilometer.

Frage 2:

Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Die Basis der Berechnung der Eisenbahnfrachten ist mir unbekannt. Zu beschweren habe ich mich darüber, daß das englische Roheisen von Bremen nach Dortmund für 2,38 ₰ pro Tonne und Kilometer verfrachtet wird, während wir von Hasbergen bis Dortmund 3,31 pro Tonne und Kilometer an Fracht zu zahlen haben. Nach Zwickau haben wir eine Roheisenfracht von 2,894 ₰ pro Tonne und Kilometer, während die Fracht von Hamburg bis Zwickau nur 2,656 ₰ pro Tonne und Kilometer beträgt, gleich einer Differenz pro 1 000 kg Roheisen von 0,986 ℳ, ein Betrag, der nicht mehr am Eisen verdient wird. Die Fracht für unser hauptsächlichstes zu beziehendes Rohmaterial, Kohlen und Koks, beträgt pro Tonne und Kilometer von Wanne nach Hasbergen 3 ₰, von Wanne nach Bremen 2,541 ₰. Früher, als wir einen großen Absatz hatten, störte uns das nicht so, jedoch jetzt bei der Konkurrenz in Zwickau habe ich die englische Konkurrenz aufnehmen müssen und sogar im letzten Augenblick, als ich abgeschlossen hatte, wurde mir noch eine Erhöhung der Fracht durch die Eisenbahn notirt.

Um Ihnen ein etwas klares Bild von den Frachtverhältnissen zu geben, habe ich dieselben im Zusammenhange dargestellt nach den Angaben des Osnabrücker Stahlwerks. Aus dieser Zusammenstellung der Differentialfrachten geht hervor, daß durchaus nicht immer das Prinzip innegehalten worden ist, daß man die Frachten bei einer größeren Entfernung billiger stellt, als bei kleinerer Entfernung, es ist sogar mitunter das umgekehrte Prinzip verfolgt, wie aus der anliegenden Tabelle hervorgeht, für Frachten, welche das Stahlwerk Osnabrück zahlt.

Herr **Meier:** Ist diese pro Kilometer und Tonne aufgestellt?

Herr **Winzer:** Ja, es sind unter den Bahnen selbst die Stationen, die miteinander in Konkurrenz treten, Osnabrück—Leer und Essen—Leer, für die Exporthäfen, wo manchmal die westfälischen Sachen hintransportirt werden, Osnabrück—Leer 162 km, Essen — Leer 237 km, Osnabrück ist also 75 km näher, das macht pro 1 000 kg 5,01 ℳ, von Essen nach Leer macht die Fracht pro 1 000 kg 5,90 ℳ, mithin von Essen nach Leer pro 1 000 kg 0,80 ℳ weniger als für Osnabrück, während von Essen nach Leer die Fracht 1,983 ₰ pro Tonne und Kilometer beträgt und von Osnabrück nach Leer 2,479 ₰. Osnabrück hat also bei einer

geringeren Entfernung von 75 km pro Tonne nur 0,80 M. weniger Fracht, dagegen pro Tonne und Kilometer 0,424 ₰ mehr Fracht.

Herr **Meier**: Das eine ist Lokalverkehr und das andere Verbandsverkehr?

Herr **Wintzer**: Das eine ist Transit- und das andere Verbandsverkehr.

Vorsitzender: Sie wollen diese Tabelle auch zu dem Protokoll legen?

(Wird bejaht.)

Kohlen und Koks.

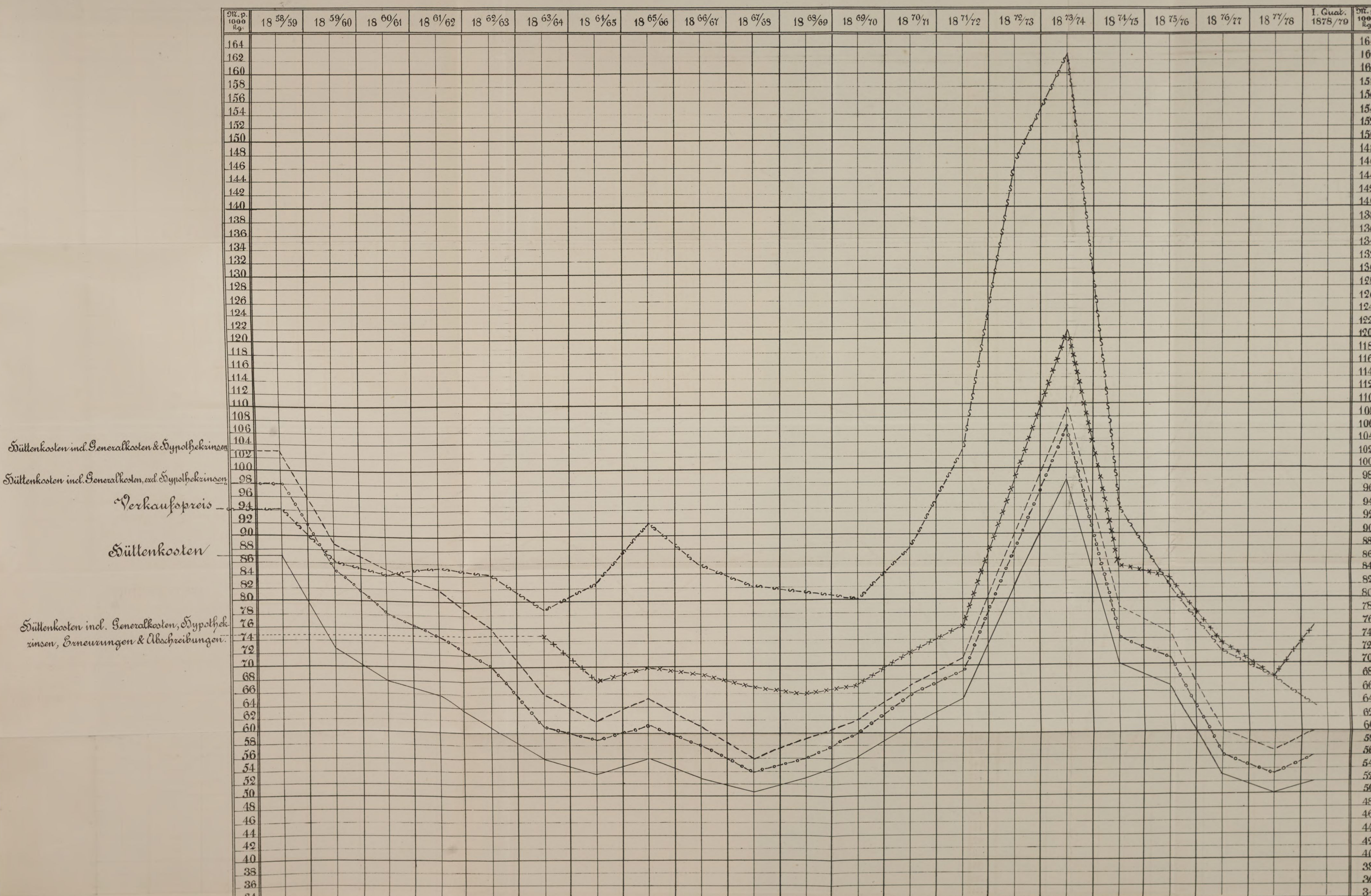
Von	nach Osnabrück: durchschnittliche Entfernung (km)	nach Osnabrück: Fracht pro Tonne und Kilometer (₰)	nach Osnabrück: Fracht pro 10000 kg (M.)	nach Bremen: durchschnittliche Entfernung (km)	nach Bremen: Fracht pro Tonne und Kilometer (₰)	nach Bremen: Fracht pro 10000 kg (M.)	nach Hamburg: durchschnittliche Entfernung (km)	nach Hamburg: Fracht pro Tonne und Kilometer (₰)	nach Hamburg: Fracht pro 10000 kg (M.)
I. Zone (Wanne-Recklinghausen) . . .	113	2,3	26	235	2,131	50	345	2,047	70,50
Expeditionsgebühr . . .			9			11			12
Gesammtfracht			35			61			82,50
II. Zone (Wanne-Gelsenkirchen, Schalke, Herne)	122	2,213	27	243	2,147	52	353	2,056	72,50
Expeditionsgebühr . . .			9			10			11
Gesammtfracht			36			62			83,50

Schienenfrachten.

Von	nach	Entfernung (km)	Fracht pro 1000 kg (M.)	Fracht pro Tonne und Kilometer (₰)	
Seetransit-Verkehr.					
Osnabrück	Leer	162	5,10	2,107	Osnabrück hat also bei einer geringeren Entfernung von 75 km pro Tonne nur 0,80 M. weniger Fracht, dagegen pro Tonne und Kilometer 0,424 ₰ mehr Fracht.
Essen, Rh.	=	237	5,90	1,983	
		— 75	— 0,80	+ 0,424	
Osnabrück	Beuthen O.S.	882	32,50	3,549	Osnabrück hat also bei einer größeren Entfernung von 93 km mehr Fracht pro Tonne 5,90 M., pro Tonne und Kilometer 0,330 ₰
Hamburg	=	789	26,60	3,219	
		+ 93	+ 5,90	+ 0,33	
Inländischer Verkehr.					
Osnabrück	Halberstadt	252	10,60	3,730	Osnabrück hat also bei einer geringeren Entfernung von 63 km pro Tonne nur 1,60 M. weniger Fracht, dagegen pro Tonne und Kilometer 0,27 ₰ mehr Fracht.
Dortmund	=	315	12,20	3,460	
		— 63	— 1,60	+ 0,270	
Osnabrück	Bromberg	723	27,90	3,693	Osnabrück hat also trotz einer geringeren Entfernung von 74 km mehr Fracht pro Tonne 3,3 M., pro Tonne und Kilometer 0,757 ₰
Dortmund	=	797	24,60	2,936	
		— 74	+ 3,30	+ 0,757	
Verkehr mit dem benachbarten Auslande.					
Osnabrück	Basel	725	26,0	3,421	Osnabrück hat also bei einer größeren Entfernung von 142 km mehr Fracht pro Tonne 7,04 M., pro Tonne und Kilometer 0,375 ₰
Oberhausen	=	583	18,96	3,046	
		+ 142	+ 7,04	+ 0,375	
Osnabrück	Reichenberg	609	25	3,908	Osnabrück hat also bei einer geringeren Entfernung von 109 km pro Tonne nur 2,8 M. weniger Fracht, dagegen pro Tonne und Kilometer 0,204 ₰ mehr Fracht.
Oberhausen	=	718	27,80	3,704	
		— 109	— 2,80	+ 0,204	

Anlage zur 15ten Vernehmung
(Seite 261).

Diagramm der Durchschnitts-Selbstkosten- & Verkaufspreise per 1000 kg Roheisen auf der Georgs-Marien-Hütte.



gerin
wenig
mehr

Verba

I. Zo

II. Zo
Herr

Osnabr
Essen,

Osnabr
Hambu

Osnabr
Dortmu

Osnabr
Dortmu

Verkehr
Osnabr
Oberha

Osnabr
Oberha

Transportirte Materialien ꝛc. der Ilseder Hütte pro 1 000 kg Roheisen.

	1872	1873	1874	1875	1876	1877
Beschickung an Erzen und Zuschlägen	2 689	2 705	2 699	2 654	2 677	2 703
Gekaufter Koks	841	876	752	640	564	549
Selbst erzeugter Koks	351	357	375	478	522	518
Kohlen zur Kokserzeugung	614	623	657	837	913	897
Heizkohlen	304	333	193	68	12	—
Schlacken (annähernd 25 pCt. der Beschickung)	672	676	675	664	669	676
Eisen	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
zusammen	6 471	6 570	6 351	6 341	6 357	6 343
Jahresproduktion in Tonnen pro 1 000 kg	54 558	54 018	38 679	57 983	55 715	61 783
Löhne einschließlich Bauhandwerker pro Tonne Roheisen } Gehalte } ℳ.	9,99	12,00	13,63			
Löhne einschließlich Bauhandwerker pro Tonne Roheisen				8,96	7,646	7,891
Gehalte				1,08	1,143	1,089

Vorsitzender: Frage 3 und 4:

Genießt das Ausland billigere Frachten, als Sie, und in welcher Weise macht sich dies geltend?

Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

sind durch die Tabelle wohl mit beantwortet?

(Wird bejaht.)

Wir kommen nun zu

d. Verkaufspreise.

Frage 1:

Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte?

Herr **Wintzer**: Rohmaterialien verkaufen wir nicht. Der Preis unseres Roheisens ist zur Zeit 55 bis 60 ℳ. pro 1000 kg Puddeleisen und 62½ ℳ. für Bessemer-Roheisen.

Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Werke, die eine gleiche Qualität Roheisen erzeugen, existiren in hiesiger Gegend nicht. Die Ilseder Hütte verkauft ihr geringeres Produkt Puddeleisen zu 38,50 bis 39 ℳ.

Frage 3:

Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

Die Verkaufspreise waren nach Tabelle VII. der Statistik:

1868/69	81,30	ℳ.
1869/70	80,47	„
1870/71	88,19	„
1871/72	102,88	„
1872/73	147,48	„
1873/74	162,51	„
1874/75	93,69	„
1875/76	82,31	„
1876/77	72,08	„
1877/78	67,81	„

Vorsitzender: Das ist der Durchschnitt für die beiden Eisensorten?

Herr **Wintzer**: Ja. Zur besseren Illustrirung legen wir zu der Tabelle eine graphische Darstellung (folgt am Schluß) der Verkaufspreise und Produktionskosten unseres Roheisens bei. Wir haben die Sache graphisch dargestellt, für die Zeit des Bestehens unserer Hütte, Sie finden also dort die verschiedensten Grundlagen. Das allerbedauerlichste ist dieses letztere Resultat:

Da waren wir im Juli d. J. mit dem Verkaufspreis so herunter bis zur Höhe der Produktionskosten. Seitdem arbeiten wir nur noch mit 3 Oefen. Da sehen Sie den furchtbaren Sprung zwischen Verkaufspreis und Produktionskosten.

Aus dieser graphischen Darstellung geht hervor, daß, weil wir alle Erneuerungen in unseren Betrieb einführen müssen, wir in diesem Vierteljahre sehr starke Ausgaben gehabt haben. Es mußten die freistehenden Oefen umgebaut werden. Dies sind Unkosten, die auch in der Produktionstabelle erscheinen. Auf das ganze Jahr vertheilen sich diese Ausgaben vielleicht etwas günstiger, aber die übrigen Posten sind doch auch ziemlich die nämlichen geblieben.

Um Ihnen die Differenz zwischen Verkaufspreis und Selbstkosten zu zeigen, habe ich die verschiedensten Gruppen genommen:

Hüttenkosten inkl. Generalkosten und Hypothekenzinsen
Hüttenkosten exkl. Hypothekenzinsen ꝛc.

Ich mache darauf aufmerksam, daß im Jahre 1878 die Hüttenkosten so niedrig gewesen sind, wie je in einem der früheren Jahre. Leider zeigt sich bei dem auf 3 Hochöfen eingeschänkten Betrieb seitdem eine bedenkliche Steigerung der Produktionskosten. — Die Möglichkeit des Absatzes bedingt allein unsere Produktion. Während wir nun im Jahre 1877/78 noch einen Durchschnittsverkaufspreis von 67,81 ℳ. hatten, soll derselbe bis Anfang Nov. d. J. für Puddeleisen einen Rückgang auf 55—60 ℳ., für Bessemer-Eisen auf 62,50 ℳ. (bei ⅓ der Produktion an Puddeleisen) erlitten. — In dem ganzen Jahre 1876/77 auf 1877/78 erlitten die Verkaufspreise, wie aus den Tabellen ersichtlich ist, einen Rückgang von 5,92 pCt., während in den 4 Monaten seit 1. Juli d. J. ein fernerer Rückgang von 10,32 pCt. erfolgte. Wenn das so weiter geht, wird der Betrieb bald ganz eingestellt werden müssen, und dann werden selbst bei den finanziell am besten situirten Werken, wie die Georgs-Marienhütte, wenige Jahre ausreichen, bis Zinsen und Generalkosten den Betriebsfond aufgezehrt haben, und der Ruin ein vollkommener ist. — Nach einer genauen statistischen Aufnahme werden dadurch bei dem gegenwärtigen Stande der Arbeiterzahl, und der auf der Georgs-Marienhütte angesiedelten Einwohner, Handwerker u. s. w., die mit ihrem Verkehr auf die Arbeiter der Georgs-Marienhütte angewiesen sind, 4953 Menschen brodlos, für welche nur wenig Ressourcen zu anderer Beschäftigung in der Gegend sind.

Ich darf vielleicht mit Bezug auf Hochdahl auf die von mir eingereichte Tabelle verweisen.

Frage 4:

Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Das kommt bei uns nicht vor.

Frage 5:

Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

Fällt wohl ebenfalls weg?

(Wird bejaht.)

Frage 6:

Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

Herr **Winzer:** Es kommt für uns hauptsächlich das englische Bessemer-Roheisen in Frage. Dasselbe wird zu 52 bis 53 s. in den besten Qualitäten mit einer garantirten Fracht von 10 bis 12 pro Ton bis auf die Werke in Dortmund, Ruhrort und Osnabrück dem Mittelpunkt unseres Absatzgebietes verkauft. Bei größeren Quantitäten wird an diesem Preise noch eine Erleichterung in Form von Diskont im Betrage von fast $1^1/_2$ s. pro Ton gewährt, so daß das englische Roheisen sich nach den gedachten Werken zu 62 bis 65 *M.* pro Ton legt.

Herr **Huber:** Glauben Sie, daß in Frankreich die Preise höher oder niedriger sind als hier?

Herr **Winzer:** Ich glaube kaum, daß Frankreich zu solchen Preisen Bessemer-Roheisen produziren kann; es wird das englische Bessemer-Roheisen, selbst mit einem Zoll, soweit mir bekannt ist, nach Frankreich eingeführt, will aber ohne alle Verbindlichkeiten diese Angabe machen, ich bin über diese Frage nicht so gut informirt.

Vorsitzender: Sie müssen uns noch den Verkaufspreis loko Dortmund und nicht loko Produktionsort angeben.

Herr **Winzer:** Loko Produktionsort beträgt derselbe 52 bis 53 s.

Vorsitzender: Aber wie ist er mit Bezug auf

Frage 7:

Verkauft das Ausland für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt, und in welchem Verhältniß und aus welchen Gründen geschieht dies?

für Inländer?

Herr **Winzer:** Da bin ich nicht orientirt.

Vorsitzender: Sind zu diesem Kapitel noch Fragen zu stellen?

Da es nicht der Fall, gehen wir über zu

e. Kreditverhältnisse.

Frage: 1:

Finden die Werke Ihres Distrikts Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Herr **Winzer:** Die Kreditverhältnisse sind für die Eisenindustrie ganz besonders schwierig. Die Umgestaltung des Bank- und Münzwesens und der Kreditverhältnisse hat auf die Produktionsbedingungen der beiden Werke: Georgs-Marienhütte und Ilseder Hütte einen direkten Einfluß nicht ausüben können, weil die Gesellschaften einen genügend großen Betriebsfonds hatten, um der laufenden Bankkredite entbehren zu können. Die festen, unkündbaren Anleihen der Gesellschaften sind schon vor jener Umgestaltung abgeschlossen.

Im Uebrigen ist zu konstatiren, daß die Kreditverhältnisse für industrielle Gesellschaften aus der Eisenbranche so traurig wie nur möglich sind, die Banken suchen ältere Engagements mit industriellen Gesellschaften thunlichst zu lösen, und es sind mir Fälle bekannt, wo dies selbst in schroffster Weise geschieht, ohne daß die Sicherheit gefährdet ist. Für die Provinz Hannover ist es von Bedeutung, daß die einzige in der Provinz befindliche Notenbank, die früher in größerem Umfang mit industriellen Gesellschaften arbeitete, diese Branche ihres Geschäfts ganz fallen lassen will.

Auch die niedersächsische Bank und die oldenburger Spar- und Leihbank lassen bedeutende Beschränkung eintreten. Wie schon erwähnt, würden neue eingedeckte Bankkredite von Eisenindustriellen zur Zeit absolut gar nicht zu beschaffen sein und selbst die Deckung durch Hypotheken wird meistens ohne Prüfung der Sicherheit refüsirt. Viele Bankinstitute haben es sich zum Prinzip gemacht, Kredite nur gegen persönliche Garantie der Mitglieder des Aufsichtsraths oder der Vorstände zu gewähren.

Ein größeres Werk im Rheinland-Westfalen, mit dem die Georgs-Marienhütte in Geschäftsverbindung stand, arbeitet unter günstigen Betriebsverhältnissen ohne eigentliche Betriebsverluste, es fehlte ihm jedoch das nöthige Betriebskapital und war deshalb gezwungen, größere Banquierkredite in Anspruch zu nehmen, die ihm zum Theil nur gegen persönliche solidarische Garantie seiner Vorstandsmitglieder gewährt wurden. Als eines der früheren Vorstandsmitglieder eine solche persönliche Garantie bei einem der Bankhäuser aufkündigte, wurden der Gesellschaft zwei große Kredite gekündigt und seitens des Vorstands vertragsmäßig durch Zession ausstehender Forderungen gedeckt, in der Erwartung, daß nach eingetretener Deckung die alten Kredite wieder gewährt würden und das Geschäft alsdann in der bisherigen Weise fortgeführt werden könne. Diese Erwartung verwirklichte sich aber nicht und es war daher wegen Mangels an Betriebsmitteln der Sturz der Gesellschaft nicht länger zu vermeiden. Die Gründe dieser Kalamität der Kreditrestriktionen seitens der Banken sind erstens die Beschränkung der Betriebsmittel der Banken durch die gesetzlichen Notenrestriktionen und durch die zu knappe Bemessung der gesetzlichen Umlaufsmittel; zweitens der gänzlich fiktive Werth industrieller Eisenwerke, welcher für hypothekarische Sicherheit keine Grundlage mehr darbietet. Beweis: Bei allen Subhastationen von Eisenwerken in den letzten Jahren hat sich kein Käufer gefunden, außer den ersten Gläubigern; drittens, das gänzlich mangelnde Vertrauen in die gesunde Entwickelung der Eisenindustrie unter der Herrschaft der Anschauung, daß sie sich nun selbst überlassen bleiben müsse und durch Zollschutz für die Industrie nicht zu sorgen sei.

Unter den geschilderten Verhältnissen kann von einem bestimmten Zinsfuß und Bedingungen, unter denen Kredite zu erlangen wären, absolut gar nicht die Rede sein, die Bedingungen werden bemessen genau nach der Noth, worin sich die Werke befinden: 6 pCt. Zinsen und 2 pCt. Provision pro anno für ein völlig gesichertes Darlehn von 450 000 *M.* zu erster Hypothek sind in einem mir bekannten Falle als sehr günstige Bedingungen akzeptirt. Bei öffentlichen Anleihen machen nicht die Zinsen die Hauptsache aus. Diese Finanzkalamitäten sind bislang noch nicht zu ihrer vollen Wirkung gekommen, hauptsächlich deshalb, weil wegen der sehr gesunkenen Preise der Löhne und Materialien und wegen der vielfach eingetretenen bedeutenden Beschränkung des Betriebes ein sehr viel geringeres Betriebskapital erforderlich ist, als zur Zeit des flotten Geschäfts, dieselbe kann noch für manches Werk perniciös werden in der Zeit des Geschäftsaufschwungs, wenn derselbe sich stoßweise und nicht mit gleichmäßiger Hebung der Preise der Rohmaterialien und Fabrikate sich vollzieht, und nicht mit einer Wiederkehr des allgemeinen Geschäftsvertrauens verbunden ist.

Dies sind die allgemeinen Gesichtspunkte, die ich doch glaubte erwähnen zu dürfen und namentlich, wenn man bei Werken betheiligt ist, welche mitunter einmal Kredite brauchen. Es bewahrheitet hier wieder das alte Sprichwort: „Wer Kredit hat, der braucht ihn nicht, und wer ihn braucht, der hat ihn nicht."

Vorsitzender: Es würde hiermit

Frage 2:

Welcher Zinsfuß und welche sonstige Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

beantwortet sein.

Frage 3:

Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde?

Herr **Winzer**: In der Regel wird am 15. des der Lieferung folgenden Monats der Betrag für die bezogenen Rohmaterialien regulirt; die Roheisen-Abnehmer bedingen meistens einen Kredit von 3 Monaten, reguliren aber nach Konvenienz auch früher gegen Abzug eines entsprechendes Diskonts.

Frage 4:

Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt.

Ich habe die Frage mit 1 und 2 zusammengenommen.

Frage 5:

Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

Es ist notorisch, daß in England die bedeutendsten Hüttenwerke, unter anderem die Barrow Ironworks in Barrow, die Werke von Brown Bayley und Dixon, von Bell und Bolcow & Vaughan in Middlesborough in den Händen weniger reicher Aktionäre sich befinden. Die Werke, welche nur noch mit geringen Summen zu Buche stehen, haben ein für alle Fälle ausreichendes Betriebskapital, was am besten daraus zu entnehmen ist, daß unter anderem die Borrow Ironworks einen Lagerbestand von über 100 000 t Bessemer-Roheisen haben, welcher bei einem Gestehungspreise von nur 50 s. pro Tonne ein festliegendes Betriebskapital von 5 000 000 ℳ repräsentirt, abgesehen von den sonstigen Vorräthen an Fabrikaten und Halbfabrikaten der Stahlbranche.

Auch ist bekannt, daß der Zinsfuß in England stets wesentlich niedriger ist, als in Deutschland.

Wir haben gar keinen Begriff von diesem Ueberflusse, der in den englischen Werken steckt. Der Herzog von Devonshire sagt z. B.: „Ich brauche mein Geld nicht, nehmt meine Eisensteine und legt verkäufliche Waaren hin, womit wir im geeigneten Augenblicke spekuliren können."

Das sind allerdings sehr glückliche Verhältnisse.

Herr **Meier**: Sie schlagen da den Gestehungspreis zu 50 s. an auf dem Werk.

Herr **Winzer**: Ja! Ich bin überzeugt, daß die englischen Werke bei dem erwarteten Nachlaß der Royalties zu diesem Preise produziren können.

Herr **Meier**: Der ist aber noch nicht eingetreten.

Herr **Winzer**: Ich muß bemerken, daß der Herzog von Devonshire auf 6 d. die Royalties ermäßigt hat; darüber habe ich noch ganz kürzlich Nachricht bekommen, daß er sich nur noch 6 d. von den Werken ausbittet. Diese Werke werden uns noch sehr viel Sorge machen.

Herr **Stumm**: Sie wissen nicht, wie stark sich die Royalties auf Kohlen berechnen?

Herr **Winzer**: Das weiß ich nicht; daß der Herzog von Devonshire auf 6 d. für die Eisenerze gegangen ist, das habe ich noch neuerdings gehört.

Vorsitzender: Sind zu dem Kapitel „Kreditverhältnisse" noch Bemerkungen zu machen? —

Da es nicht der Fall, gehen wir über zu

f. Einfluß der Gesetzgebung.

Frage 1 und 2:

In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?

Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung u. s. w.?

Herr **Winzer**: Die Frage, wie sich die vaterländische Gesetzgebung auf die Produktionsbedingungen der Georgs-Marienhütte geltend macht im Vergleich mit denen des Auslandes, ist gewiß sehr schwer zu beantworten. Was sind Produktionsbedingungen? Dieselben finden ihren letzten Ausdruck in den Selbstkosten. Nun aber den Einfluß unserer Gesetzgebung auf unsere Selbstkosten in Zahlen einigermaßen treffend darzustellen, ist wohl ganz unmöglich, insonderheit, wenn damit ein Vergleich mit dem Auslande verbunden werden soll. Daß infolge unserer allgemeinen Wehr- und Schulpflicht und der Gesetzgebung zum Schutze jugendlicher Arbeiter unserer Industrie viel mehr Kräfte entzogen werden, als in England, ist an sich eine bekannte Thatsache. Daß durch diese Gesetzgebung die Steuern und Löhne gleichzeitig erhöht werden, ist nicht zu bezweifeln; wieviel aber die Selbstkosten auf der Georgs-Marienhütte niedriger sein würden, wenn in Deutschland in den bezeichneten Richtungen die englischen Gesetze Geltung hätten, ist nicht zu eruiren. Ebenso wenig ist der erwartete Einfluß der Gewerbeordnung, des Berg- und Aktiengesetzes und der Steuergesetze festzustellen. Nur in Beziehung auf die Bergwerkssteuer ad 2 pCt. des Bruttoertrages der Kohlenbergwerke kann eine vergleichsweise direkte und zahlenmäßig bestimmbare Benachtheiligung behauptet werden.

Als lehrreich und einen ganz bestimmten Einfluß der Gewerbeordnung auf unsere Verhältnisse nachweisend, mag hervorgehoben werden, daß die Freigebung der Schankwirthschaft uns genöthigt hat, unser ganzes System der Verwerthung unserer Arbeiterhäuser abzuändern.

Wir suchten den Arbeitern die Erwerbung eines eigenen Wohnhauses dadurch zu erleichtern, daß wir ihnen entweder zum Neubau den nöthigen Grund und Boden zu einem billigen Preise überließen und daneben ein Kapital gegen billigen Zins und allmähliche bequeme Abtragung darliehen, oder aber auch ihnen verkaufsweise ein Wohnhaus übertrugen gegen die Verpflichtung der rentenweisen Abtragung des Kaufpreises, und behielten uns nur das Verkaufsrecht vor. Allein, als die Schankwirthschaften frei gegeben wurden, gingen die Hausbesitzer gewordenen Arbeiter bald nach einander dazu über, entweder ihre Häuser zu enorm hohen Preisen, welche unser Vorkaufsrecht illusorisch machten, an Fremde, die darin Gastwirthschaft betreiben wollten, zu verkaufen, oder aber selbst die Schankwirthschaft — gewöhnlich mit Hökerhandel verbunden — zu betreiben, verloren die Lust zu regelmäßiger Arbeit, und es entstanden auf dem Werke unverhältnißmäßig viele Gelegenheiten zum Kneipen. Die hausbesitzenden Schankwirthe und Hökerhändler kamen in ihren finanziellen Verhältnissen zurück, konnten die Abtragung auf die erhaltenen Kapitalien nicht leisten, und wir sahen uns genöthigt, die Häuser, theils nach freier Vereinbarung, theils im Konkursverfahren zurück zu nehmen. Wir haben vielleicht 4 oder 5 Häuser im letzten Jahre zurückerwerben müssen, weil die Arbeiter sich es nicht versagen konnten, neben ihrer Werksarbeit zu Hause eine Schänke zu betreiben.

Vorsitzender: Ich bedauere sehr, darauf aufmerksam machen zu müssen, daß im Programm und in dem Einladungsschreiben ausdrücklich hervorgehoben worden ist, daß Ausarbeitungen nicht vorgetragen werden sollen. Es würde vielleicht zur Abkürzung der Verhandlung führen, wenn Sie uns die Quintessenz dessen, was Sie niedergeschrieben haben, mittheilen möchten. In einzelnen Fällen ist es ja nothwendig, eine schriftliche Unterlage zu benutzen.

Herr **Winzer**: Ich bin auch so informirt, daß ich die schriftliche Unterlage nicht brauche.

Herr **Stumm**: Ich bemerke, daß es auch mir wünschenswerther wäre, wenn über diese Punkte schneller hinweggegangen würde, weil ich fürchte, daß sonst nicht mehr genügende Zeit bleibt, um so gründlich zu fragen und auf die Fragen zu antworten, wie es an späteren Stellen in Ihrem eigenen Interesse wünschenswerth wäre.

Vorsitzender: Sind noch zu dem Kapitel Bemerkungen zu machen?

Da es nicht der Fall, gehen wir zu

g. Allgemeine Lage.

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Herr **Winzer:** Die Georgs-Marienhütte arbeitet mit 3 Hochöfen und, wie schon bemerkt, die Ilseder Hütte mit 2 Hochöfen, die Peiner Walzwerke mit 8 Puddelöfen, welche im Betriebe sind und das Stahlwerk in Osnabrück zu $^5/_8$ seiner Leistungsfähigkeit.

Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen sie?

Die Georgs-Marienhütte, das Eisen- und Stahlwerk Osnabrück und das Peiner Walzwerk arbeiten schon seit 3 Jahren ohne jeden Ertrag, die Ilseder Hütte ergiebt einen solchen in den letzten Jahren von $6^2/_3$ pCt.

Frage 3:

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?

Herr **Winzer:** Betreffs der Georgs-Marienhütte wird auf Tabelle X. der überreichten Statistik verwiesen.

Die Ilseder Hütte vertheilte an Dividenden:

1869 . . .	8	pCt.
1870 . . .	9	=
1871 . . .	10	=
1872 . . .	18	=
1873 . . .	20	=
1874 . . .	20	=
1875 . . .	$6^2/_3$	=
1876 . . .	6	=
1877 . . .	$6^2/_3$	=

Das Peiner Walzwerk existirt erst seit 1874 und hat noch keine Rente abgeworfen.

Herr **Huber:** Dies sind Kalenderjahre?

Vorsitzender: Oder Rechnungsjahre?

Herr **Winzer:** Ja, in unsere Tabelle sind es Betriebsjahre, pro 1. Juli bis 30. Juni, dagegen die Zahlen von der Iseder hütte schließen mit Kalenderjahren ab.

Das Eisen- und Stahlwerk Osnabrück:

1871 . . .	0	pCt.
1872 . . .	0	=
1873 . . .	10	=
1874 . . .	6	=
1875 . . .	5	=
1876 . . .	0	=
1877 . . .	0	=
1878 . . .	0	=

Vorsitzender: Wir können zu Frage 4 übergehen.

Frage 4:

Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Herr **Winzer:** Das ist eine Frage, über welche man bekanntlich eine ganze Brochüre schreiben könnte. Im Großen und Ganzen kann ich mit Bezug auf die Roheisenproduktion sagen, daß die neueren Erfindungen einen ganz bedeutenden Einfluß geübt haben. Wie ich schon vorhin erwähnte, war unser Werk gerade dasjenige, welches früher ausschließlich Qualitätspuddelroheisen fabrizirt hatte und mit Erfindung des Bessemer-Stahls zur Fabrikation des Bessemer-Roheisens überging, es sind aber mittlerweile durch die Fabrikation von Bessemer-Stahl ungefähr 8 Millionen Ctr. Eisenbahnbedarfsmaterialien, welche früher in Form von Puddelstahl und Stabeisen geliefert wurde, aus dem Markte herausgenommen, wofür wir früher einen großen Theil des Roheisens fabrizirten. Es ist dies ein ganz beträchtlicher Ausfall, den also die Roheisenfabrikation erlitten hat; dieser Ausfall ist um so bedeutender, weil er durch die eisernen Quer- und Langschwellenfabrikation keinen Ausgleich gefunden hat, und diese Fabrikation der Roheisenproduktion nicht zu Gute kommt, weil notorisch nicht mehr eiserne Schwellen zur Anwendung kommen können, wie effektiv eiserne Schienen zur Auswechselung gelangen. Die Roheisenproduktion leidet mithin ganz besonders unter dem Rückgange der Konsumtion im Lande und deshalb ist die Situation für die Roheisenproduzenten sehr schwierig.

Es hat für diesen bedeutenden Ausfall in der Konsumtion von Puddelroheisen bislang nicht der genügende Ersatz gefunden werden können in der Produktion von Bessemer-Roheisen und Gießereiroheisen. Für beide Sorten dieses Eisens ist aber so lange ein Zollschutz unentbehrlich, bis durch einen entwickelteren Schiffsverkehr billigere Zufuhren von ausländischen Erzen möglich wird, sowie durch Aufschluß neuer Lagerstätten von phosphorfreien Erzen die Basis zu einer ausgedehnteren Produktion von Bessemer-Eisen gegeben ist. Es sind nun in neuerer Zeit, namentlich im Herzen Deutschlands, in Thüringen, bedeutende Lagerstätten aufgeschlossen worden, welche die Beschaffung billigerer Erze zur Herstellung von Bessemer-Roheisen in Aussicht stellen. Aber die Aufschlüsse sind nicht genügend, um den deutschen Hochofenwerken den vollen Ersatz für den Ausfall der Produktion an Puddelroheisen zu gewähren.

Herr **Huber:** Schreiben Sie der Veränderung der Zollgesetzgebung nicht auch einen Einfluß bei?

Herr **Winzer:** Natürlich, wir werden durch die Ueberproduktion, namentlich Englands, ungeheuer gedrückt?

Vorsitzender: Die Frage lautet, ob die deutschen Eisenwerke zu viel Roheisen produziren?

Herr **Winzer:** Mit Bezug auf das Bessemer-Eisen ist das noch nicht der Fall. Wir würden in der Lage sein stärker zu produziren und dann mit einem geringen Nutzen verkaufen zu können, wenn wir nur einen kleinen Schutz bekämen. Wir sind durchaus nicht im Stande, bei den gegenwärtigen Konjunkturen auf Gewinn rechnen zu können, und verkaufen bereits, wie die Tabellen und die graphische Darstellung ergiebt, zu verlustbringenden Preisen.

Herr **Stumm:** Sie würden aber immerhin auch durch den Zollschutz nicht in die Lage kommen, das Bessemer-Roheisen in derjenigen Qualität zu erzeugen, um es ausschließlich zur Bessemer-Fabrikation verwenden zu können, also mit anderen Worten, mit Zusatz von relativ phosphorfreien Erzen?

Herr **Winzer:** Ich kann das nicht ganz bestimmt sagen; die Schwierigkeiten haben allerdings existirt, wie ich auch selbst hervorgehoben habe, daß das Bessemer-Roheisen von der Georgs-Marienhütte nicht hat sofort verarbeitet werden können. Ich selbst habe Schwierigkeiten in England bei der versuchsweisen Verarbeitung unseres Eisens gefunden. Das keinen Mangan enthaltende englische Eisen aus Hämatiterzen erblasen verarbeitet sich viel bequemer und leichter, als das manganhaltige deutsche Eisen. Ich bin aber der festen Ueberzeugung, daß wir in Deutschland große Quantitäten Bessemer-Eisen produziren könnten, wenn uns nur die Bedingungen dafür gegeben sind. Die Selbstkosten der Erze lassen sich nicht unter ein bestimmtes Maß herunterdrücken, die Kohlen ebenfalls nicht, die Löhne auch nicht. Ich bin überzeugt, daß wir dann gerade in Deutschland, namentlich in Thüringen noch eine große Industrie für brauchbares Bessemer-Roheisen bekommen würden. Ich will nicht behaupten, daß wir neben unserem Bessemer-Roheisen absolut kein englisches Roheisen brauchen werden. Es ist aber Thatsache und auf dem Osnabrücker Werke bewiesen, daß auch ohne Zusatz von englischem Eisen, also lediglich aus dem unserigen gearbeitet werden kann.

Herr **Stumm**: Sie sind der Ansicht, daß das billigere, englische Roheisen die inländischen Stahlwerke verhindert hat, sich die nöthige Mühe zu geben, um mit Ihrem Roheisen auszukommen? Ein anderer Sachverständiger ist anderer Ansicht in diesem Punkte gewesen.

Herr **Winter**: Ich muß Ihre Frage bejahen. Wir müssen, ich konstatire das ausdrücklich, immer mit billigeren Preisen gegen das englische Eisen konkurriren, was schwierig gewesen ist. Würde das englische Roheisen nicht so außerordentlich billig zu haben sein, so würden die deutschen Stahlwerke dem deutschen Bessemer-Roheisen mehr Interesse zugewendet und ihren Betrieb auf Verarbeitung desselben eingerichtet haben, wie dieses beispielsweise auf den Stahlwerken in Osnabrück, der Königin-Marienhütte bei Zwickau, der Maximilianshütte in Bayern bereits der Fall ist.

Herr **Stumm**: Es würde, wenn ich richtig verstanden habe, der relative Verbrauch an englischem Roheisen zwischen Hoesch und Osnabrück sich in den Grenzen von 67 pCt. und 20 pCt. bewegen?

Vorsitzender: Sie glauben also, daß die Ueberproduktion des Bessemer-Roheisens im Lande nicht vorhanden wäre, wenn nicht das billige englische Roheisen eingeführt würde?

Herr **Winter**: Es würde keine Ueberproduktion von Bessemer-Roheisen im Lande vorhanden sein. Welchen Prozentsatz englisches Eisen Hoesch gebraucht, ist mir nicht bekannt. Der Verbrauch des Osnabrücker Stahlwerkes beträgt höchstens 20 pCt. — Würde deutsches Bessemer-Roheisen in dem ähnlichen Verhältnisse auch von anderen deutschen Stahlwerken verwendet, so würde ich in der Lage sein, heute fünf Oefen statt drei zu betreiben. Ich kann Ihnen, um meine Aussage zu illustriren, folgende Geschäftsunterhandlung mittheilen. Ich war bei einem unserer Abnehmer und suchte ihm Roheisen zu verkaufen. Er sagte, Sie können das Roheisen nicht so billig verkaufen, wie ich es in England kaufen kann. Ich habe die Ueberzeugung, daß die deutschen Hochofenwerke auf die Dauer nicht mit den englischen konkurriren können. Auf die Frage: Ob ich ihm Roheisen frei nach seinem Werke zu 66 ℳ abgeben wolle — antwortete ich: Ja, ich bin bereit, zu diesem Preise zu verkaufen, wenn derselbe auch verlustbringend für mich ist. Denn wenn ich vor der Alternative stehe, wegen Mangel an Beschäftigung den Betrieb noch mehr einschränken, noch mehr Arbeiter entlassen zu müssen und meine Generalkosten dadurch noch mehr zu erhöhen, oder vorläufig noch mit Verlust den Betrieb zu erhalten, so ziehe ich das Letztere vor, und demnach stelle ich Ihnen meinen Preis. Mein Geschäftsfreund war augenscheinlich durch diese meine Preisstellung überrascht, was ich aus seiner Bemerkung „dann habe ich zu theuer gekauft!" schließen mußte.

Auf meine Frage, ob er unter diesen Umständen mir eine Bestellung machen wolle, erklärte er jedoch, daß er seinen Bedarf vorläufig in England gedeckt habe.

Herr **Stumm**: Sie wollen sagen, daß Herr Hoesch nicht blos aus Qualitätsrücksichten, sondern auch aus Preisrücksichten englisches Roheisen kauft.

Herr **Meier**: Sie erwähnten eben, daß Sie jetzt schon Herrn Hoesch billiger offerirt hätten, wie er nach seinen Andeutungen in England gekauft hätte?

Herr **Winter**: Ja, ich habe erklärt, ich wollte wenn auch mit Verlust verkaufen.

Herr **Stumm**: Es kommt hinzu die bessere Qualität des englischen Roheisens?

Herr **Winter**: Je nachdem. Das englische Eisen hat seine besonderen Vorzüge, welche jedoch auch unserem Fabrikate dem englischen Eisen gegenüber nicht fehlen.

Herr **Stumm**: Würden Sie glauben, daß Ihr Roheisen als Zusatz bei der Stahlfabrikation in Dortmund, überhaupt in Westfalen für ebenso werthvoll loko Verbrauchsstelle gehalten wird, als das englische Roheisen?

(Wird bestätigt.)

Vorsitzender: Ich glaube von Herrn Hoesch gehört zu haben, daß er von Ihnen Roheisen kauft.

Herr **Winter**: In den letzten Monaten nicht, da stockte das Geschäft.

Frage 6:

> Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

In meinem gesammten Absatzgebiet.

Vorsitzender: Machen Sie auch nach Oesterreich Geschäfte?

Herr **Winter**: Ich habe nach Witkowitz und Teplitz versucht, Geschäfte zu machen. In Teplitz sagte man mir, wir würden Geschäfte machen können, wenn ich für das Versprechen, welches die österreichische Regierung gemacht habe, eine Garantie übernehmen wolle, daß die österreichische Regierung den Zoll rückvergüte für etwa eingeführtes Roheisen, welches man für die Fabrikation von Schienen, die nach Deutschland zu liefern seien, verbrauche.

Frage 7:

> Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

Das hat für uns keine Bedeutung. Wir haben etwas nach Rußland im vorigen Jahre hingeschickt.

Frage 8:

> Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

Die Frage bezieht sich auf die vorhin gestellten. Wir konnten nicht so viel Roheisen produziren, wie wir zu hohen Preisen absetzen konnten.

Frage 9:

> Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Von Frankreich kann ich nichts referiren.

Vorsitzender: Wissen Sie, daß eine Exportbonifikation in Belgien existirt?

(Wird verneint.)

In Oesterreich?

Herr **Winter**: Wir haben in früheren Jahren nach Oesterreich, nach Witkowitz Roheisen hingeschickt. Wir konkurriren auch auf dem mitteldeutschen Markte; wir transportiren Roheisen nach der Königin Marienhütte bei Zwickau und es war sehr natürlich, daß wir auch mit dem Werke Teplitz einen Versuch machen wollten, zumal mir bekannt war, daß Teplitz eine nicht unbedeutende Quantität englisches Eisen bezieht. Der Direktor des Teplitzer Werkes sagte mir, daß dem dortigen Werke für das Anhalter Geschäft, welches seiner Zeit so viel von sich reden machte, die Zusicherung von der österreichischen Regierung gegeben worden ist, daß für das ausländische Roheisen, welches für diese Schienenfabrikation für die Anhalter Bahn gebraucht würde, eine Rückvergütung des Zolles gegeben werden sollte. Wenn eine Garantie dafür gegeben werden könne, wurde mir gesagt, daß für spätere Lieferungen des Teplitzer Werkes nach dem Auslande seitens der österreichischen Regierung die Exportbonifikation auch wirklich gewährt würde, dann würde ich in der Lage sein, von Ihnen Roheisen zu kaufen, sonst nicht!

Herr **Meier**: Und Sie haben seitdem kein Eisen an das Werk verkauft?

(Wird verneint.)

Herr **Huber**: Es ist das also ein spezieller Fall?

Herr **Wintzer**: Ja, generell kann ich es nicht sagen. Es ist ein spezieller Fall, wo sich das Werk vorher mit der österreichischen Regierung in Verbindung gesetzt hat. Es hat gesagt, es liegt uns ein Auftrag vor von der Berlin-Anhalter Bahn. Wir können den Auftrag ausführen, wenn wir die Erleichterung der Exportbonifikation für die Einführung des englischen Roheisens haben. Das Versprechen soll dem Werke gemacht sein. Nur auf Grund dieses Versprechens will das Teplitzer Werk den Auftrag für die Anhaltische Bahn übernommen haben. Ich referire dies als eine Mittheilung des Direktors.

Frage 11:

Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt?

Das ist mir unbekannt, es liegt in meiner Branche nicht vor.

Frage 12:

In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Ganz gewiß!

Frage 13:

Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

England ist in der Lage, seine Produktionskosten noch zu ermäßigen.

Frage 14:

In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Wie schon hervorgehoben wurde, sind wir bei den jetzigen Verkaufspreisen nicht in der Lage, ohne Unterbilanz fortzuarbeiten. Wir können die Preise nicht mehr ermäßigen.

Frage 15:

Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Seit 1873 sind ganz entschieden wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt: bessere Oefenkonstruktionen, bessere Windwärmapparate und Gasfänge &c., Verwerthung der Abfallprodukte durch Darstellung granulirter Hochofenschlacke und Schlackenwolle und Erhöhung der Produktion pro Ofen und Betriebstag. 1872/73 von 29 934 kg auf 34 000 kg, im Jahre 1877/78 und zur Zeit auf 43 000 kg bei einem Ausbringen von 23 pCt. aus dem Möller.

Eine erhebliche Ermäßigung der inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen glaube ich nicht in Aussicht nehmen zu können.

Frage 16:

Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

Ist mir unbekannt.

Herr **Stumm**: Sie würden also zu diesen Betriebsverbesserungen, welche Sie noch durchführen könnten, die Entphosphorung des Roheisens nicht rechnen?

Herr **Wintzer**: Nein, bei Hochöfen nicht. Ich habe selbst einmal ein Patent genommen auf die Benutzung von Chlorcalcium. Es traten aber viele andere Schwierigkeiten dabei ein. Natürlich bleibt nicht ausgeschlossen, daß Betriebsverbesserungen noch möglich sind.

Herr **Stumm**: Vorläufig beschäftigen Sie sich damit also nicht mehr, sondern Sie überlassen das den Stahlwerken selbst?

Herr **Wintzer**: Ja

Frage 17:

Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Auf die Selbstkosten des Roheisens doch wohl kaum.

Frage 18:

Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Hierzu bemerke ich, ohne genaue Daten angeben zu können, daß, hauptsächlich durch die Zollaufhebung hervorgerufen, der Versuch gemacht wurde, in den Ostseeprovinzen Eisenwerke zu etabliren, die von vornherein den Todeskeim in sich trugen und auch sehr schnell zu Grunde gegangen sind.

Frage 19:

Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Ein allgemeiner Aufschwung des gewerblichen Lebens wird allerdings eine Preiserhöhung zur Folge haben, natürlicherweise wird aber auch das Ausland davon zu profitiren suchen.

III.

Die deutsche Eisenindustrie auf auswärtigem Markte und der Einfluß ausländischer Zollsätze.

Frage 1:

Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

Von der Georgs-Marienhütte kaum. Wir haben im vorigen Jahre 500 t Bessemer-Roheisen nach Rußland geschickt. Möglicherweise, daß sich daraus ein Geschäft entwickelt, weil bekanntlich bislang eine Menge deutscher Werke in Rußland ihren Absatz gefunden haben. Es unterliegt aber keinem Zweifel, daß bei der Protektion, die die russischen Eisenwerke seitens der Regierung und der Bahnverwaltungen haben, in Rußland sehr bald eine bedeutende Eisen- und Stahlindustrie sich entwickeln wird und möglich, daß für die Zukunft ein Absatz für deutsches Bessemer-Roheisen sich in Rußland herausstellt. Ich habe gestern gehört, daß sich die Verarbeitung unserer Sendung nach Rußland als eine sehr günstige herausgestellt hat und Aussicht auf weitere Geschäfte vorhanden ist.

Die Ilseder Hütte hat voriges Jahr 5 700 t nach dem Auslande exportirt, hauptsächlich für Puddelwerke in Böhmen.

Herr **Meier**: Sind diese Verkäufe zu Selbstkostenpreisen erfolgt?

Herr **Wintzer**: Ich kann über die Preise nichts Genaues angeben, sie sollen aber unter dem Selbstkostenpreis gewesen sein.

Herr **Huber**: Nach Frankreich besteht kein Absatz?

Herr **Wintzer**: Nein!

Vorsitzender: Dann ist wohl auch die zweite, dritte und vierte Frage erledigt.

Wir kommen zur Frage 5:

Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Herr **Wintzer**: Ein direkter Einfluß ist hier nicht zu konstatiren, indirekt aber insofern, daß nach Aufhebung der Zölle Deutschland andere Absatzgebiete aufsuchen mußte, da der Absatz im Inlande durch die ausländische Konkurrenz erschwert und beschränkt wurde.

Frage 6 und 7:

Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden?

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Ganz bestimmt würde der deutsche Export dadurch wesentlich gehoben werden.

Herr **Stumm**: Dann würden Sie doch jedenfalls diejenigen Gegenden beherrschen, nach welchen Sie Frachtvortheile haben, wie z. B. Frankreich?

Herr **Wintzer**: Ja!

Herr **Huber**: Würden Sie glauben, daß nach einer wesentlichen Ermäßigung der französischen Zölle Sie einen Absatz dahin bekommen könnten?

Herr **Wintzer**: Ich glaube ja, wir haben sogar schon von Osnabrück nach Frankreich Qualitätspuddeleisen geliefert; ich habe vor, in der nächsten Zeit eine Instruktionsreise zu diesem Zwecke zu machen.

Frage 8:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Wohl werden Verkehrserleichterungen mit zur Hebung des deutschen Exportes beitragen, aber gewiß nicht vollständig die Nachtheile der hohen Zölle aufheben.

Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

In der Roheisenbranche kann ich darüber nichts wahrnehmen.

Frage 10:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

Ist bei mir nicht wahrzunehmen.

IV.

Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Frage 1:

Erfordert die Forteristenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Ja, ganz entschieden.

Frage 2:

Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Es wird dies eine Erleichterung sein. In Bezug auf das übermächtige England werden wir doch so lange nicht konkurriren können, bis ein gewisser Ausgleich in vielen anderen Vorbedingungen für die Produktion im Inlande stattgefunden hat.

Frage 3:

Wie hoch müssen andernfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Wenn Sie mir gestatten, will ich in Bezug hierauf ein kleines Elaborat vortragen, welches ich mir zu diesem Zwecke gemacht habe, um zu motiviren, wie hoch der Zoll bemessen werden soll.

Vorsitzender: Wie schon vorhin bemerkt, ist vorgesehen worden, daß Verlesungen nicht stattfinden sollen; Sie würden wohl in der Lage sein, das kurz zu resumiren.

Herr **Wintzer**: Ich gehe von dem Gesichtspunkt aus, daß das Roheisen, welches hier im Inlande produzirt wird, in Kongruenz zu stellen ist mit dem Roheisen, welches vom Auslande bezogen wird. Es kommt aber in Frage bei dem Roheisen, welches ich produzire auf der Hütte, einen Ausgleich zu finden für die Summen, welche für öffentliche und gemeinnützige Zwecke verausgabt werden und die der englische Importeur nicht zahlt. Es dürfte wohl von Interesse sein, an der Hand thatsächlicher Ermittelungen zu sehen, was unser Werk an öffentlichen Lasten aufbringt und zu gemeinnützigen Zwecken beiträgt, wozu ich auch rechne, daß das Werk durch Verfrachtung seiner Materialien zur Darstellung von Roheisen den Eisenbahnen, als öffentlichen Verkehrsanstalten, Einnahmen verschafft. Durch seine direkten Staatssteuern, durch die Steuern seiner Arbeiter und Beamten, durch Beiträge des Werkes zu den Knappschaftskassen, zu den Kirchen- und Schullasten und Ausgaben für Arbeiterzwecke, durch die Transportkosten der Kohlen aus Westfalen. Ich abstrahire hier von den Transportkosten des Roheisens von dem Werke nach dem Absatzgebiet. Obgleich bei dem Vergleich in Betracht kommt, daß das englische Roheisen auf den Wasserstraßen Rhein, Elbe und Oder bis in das Herz von Deutschland vordringt, ohne daß den Eisenbahnen daraus ein nennenswerther Vortheil erwächst.

Die Georgs-Marienhütte bezahlte 1877/78 an Staatssteuern und Abgaben 5 042 ℳ 97 ₰, Porti und Depeschen 2 235 ℳ 19 ₰, Beitrag zur Knappschaftskasse 16 072 ℳ 15 ₰, zu Kirchen- und Schullasten und für Arbeiterzwecke 12 000 ℳ, für Gemeindelasten 475 ℳ 25 ₰ und 1 235 ℳ 59 ₰, an Frachten für die bezogenen Kohlen und Koks 566 809 ℳ, an Staatssteuern der Beamten und Arbeiter 8 189 ℳ, Steuern derselben zu den Kommunal-, Kirchen- und Schullasten 4 094 ℳ Sie bezog zur Produktion von Koks im vorigen Jahre 157 510 875 kg Kohlen à 4,387 ℳ pro 1 000 kg = 691 092 ℳ 44 ₰ Außerdem verbrauchte sie an fremden Koks 188 848 kg, wozu bei einem Ausbringen von 75 pCt. erforderlich waren 251 784 kg Kohlen à 1 000 kg 4 387 ℳ, macht 1 104 ℳ 88 ₰, macht alles zusammen 692 197 ℳ 32 ₰, Verkaufspreis loko Zeche.

Nach genauen Zusammenstellungen von verschiedenen Zechen ist ermittelt worden, daß die Bergwerkssteuern, sowie sonstige Staats- und Kommunalsteuern und Beiträge zur Knappschaftskasse und sonstigen gemeinnützigen Zwecken 7 bis 9 pCt. des Brutto-Verkaufspreises der Kohlen betragen. Angenommen 7 pCt., so stecken im obigen Kaufpreise für Steuern u. s. w. 48 453 ℳ 79 ₰, Summa also 664 606 ℳ 94 ₰ Diese Summe auf das von der Georgs-Marienhütte im Jahre 1877/78 produzirte Quantum Roheisen von 49 283 150 kg vertheilt, ergibt pro 1 000 kg 13 485 ℳ Wenn also von den inländischen Roheisenproduzenten und deren Beamten und Arbeitern 13 485 ℳ für 1 000 kg produzirten Roheisens für öffentliche und gemeinnützige Zwecke verausgabt werden müssen, so ist doch anzunehmen, wenn das ausländische Roheisen auf den hiesigen Markt kommt, ohne daß von den auswärtigen Produzenten irgend eine Leistung dieser Art in Anspruch genommen wird, ein Aequivalent für den inländischen Produzenten geschaffen werden muß und die einzig geeignete Form hierfür würde die Einführung eines Zolles sein. Dem inländischen Produzenten, der einen Antheil zu den öffentlichen Lasten und für gemeinnützige Zwecke beisteuert, der fast 25 pCt. vom Verkaufspreise seines Fabrikats in Anspruch nimmt, durch einen entsprechenden Zoll zu schützen, halte ich für eine Pflicht der Regierung.

Die vorgeschilderten Verhältnisse finden sicherlich auf allen deutschen Hochofenwerken statt. Die Gesammtsummen der Lasten, welche von diesen Werken getragen werden ergibt sich daher aus der Multipikation mit der Gesammtsumme der Roheisenproduktion Deutschlands.

Ich bin deshalb der Meinung, daß ein mäßiger Zoll von 10 ℳ pro 1000 kg gerechtfertigt wäre.

Ich möchte mir nun noch erlauben, Ihnen einige Zahlen vorzuführen, aus welchen ein Schluß auf die wirthschaftliche Bedeutung eines derartigen Produktionswerkes zu ziehen ist.

Im Jahre 1876/77 bezahlte die Georgs-Marienhütte für persönliche Dienstleistungen, für Löhne, Gehalte u. s. w. 1 202 166 ℳ. 45 ₰, an Frachten, einschließlich der von Roheisen-Empfängern, für unfrankirte Sendungen ca. 730000 ℳ, für Rohmaterialien 999 712 ℳ. 3 ₰, an Steuern und gemeinnützigen Zwecken 36 339 ℳ. 93 ₰, Post- und Telegraphengebühren 2464 ℳ. 27 ₰, Hypothekenzinsen 174 078 ℳ. 36 ₰, Diverses 48 928 ℳ. 20 ₰, Summa 3 193 689 ℳ. 24 ₰.

Berücksichtigt man, daß diese ganze Summe dem inländischen Verkehr zu gute kommt und die ersten drei Posten, ca. 2 200 000 ℳ, größtentheils direkt oder indirekt gegen inländische Bodenprodukte oder Erzeugnisse des kleinen Gewerbefleißes umgesetzt werden, so scheint mir vom Standpunkte des öffentlichen Interesses aus die Frage gar nicht diskutirbar zu sein, ob es gerechtfertigt sein könne, diese so mächtig in das ganze Verkehrswesen eingreifende Eisenindustrie ungeschützt zu lassen, wenn sonst ihr Ruin unvermeidlich ist.

Herr **Huber**: Glauben Sie, daß in England der Antheil an den öffentlichen Lasten, den Sie zu 25 pCt. für sich angaben, kleiner ist?

Herr **Wintzer**: Ganz entschieden kleiner, schon weil in England der Arbeiter erst bei 100 Lstr. zu den Steuern herangezogen wird; bestimmte Zahlen kann ich aber nicht angeben.

Frage 4:

Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:

a) für die Eisenindustrie selbst,

b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

Herr **Stumm**: Nach Ihrer Auffassung wird der ganze Zollbetrag für die Erhöhung Ihrer Preise maßgebend sein?

Herr **Wintzer**: Wenn wir einen Zoll von 10 ℳ. bekommen, glaube ich, daß die Engländer 5 ℳ. durch ihre Preisstellung ausgleichen würden; der Rest könnte uns aber produktionsfähig erhalten. Wenn die Wiedereinführung eines Roheisenzolles von 10 ℳ. pro 1 000 kg auch weit entfernt sein wird, sofort wieder ein befriedigendes Verhältniß zwischen Verkaufspreisen und Selbstkosten des Roheisens herzustellen, so wird dieselbe doch ein weiteres Sinken der Preise voraussichtlich verhindern und zur Wiederherstellung des Vertrauens auf eine bessere Zukunft mit allen damit verknüpften wohlthätigen Folgen wesentlich beitragen.

Vorsitzender: Sie meinen, daß die Konsumenten das Roheisen um 5 ℳ. theurer bezahlen müssen?

(Zustimmung des Sachverständigen.)

Herr **Meier**: Glauben Sie nicht, daß auch in den augenblicklichen Verhältnissen ein wesentliches Moment liegt, was die jetzigen niedrigen Preise veranlaßt hat?

Herr **Wintzer**: Ich glaube wohl, daß die augenblickliche Misere, unter der auch England leidet, diese Preise bestimmt hat. Nichtsdestoweniger ist es Thatsache, daß England eine Menge Ressourcen hat, die wir nicht haben. Es kann in der Ermäßigung seiner Arbeitslöhne noch viel thun, es hat auch, was die Roheisenproduktion betrifft, die colossale Avance der billigen Seefrachten für die ausländischen Erze, auch können in vielen Distrikten, in welchen noch 8stündige Schichten bestehen, wieder 10- und 12stündige Schichten eingeführt werden. Das ist bei uns nicht mehr der Fall, die Leute wohnen oft eine Stunde von der Grube entfernt und wir beschäftigen lieber die einheimischen Arbeiter, als fremde. Wir arbeiten auf den Gruben von 6 Uhr Morgens bis 3 Uhr Nachmittags mit einer kleinen Frühstückspause; auf den Hüttenwerken besteht aber die 12stündige Schicht.

Herr **Huber**: Sie haben sich nur über einen Zoll auf Roheisen ausgesprochen, wollen Sie über die event. Zollsätze für das weiter verarbeitete Eisen sich nicht aussprechen?

Herr **Wintzer**: Ich befürworte für Stahlfabrikate wie Schienen einen Zoll von 20 ℳ, vielleicht 15 bis 20 ℳ.

Herr **Stumm**: Ich muß darauf aufmerksam machen, daß bei 15 ℳ. Zoll auf Stahlschienen dieser Zoll eben nur die Auslagen für den Zoll auf Roheisen deckt, welcher für Stahlschienen verwendet wird. Wenn Sie 10 ℳ. Roheisenzoll und 15 ℳ. Zoll auf Stahl oder auf Stabeisen, wie ich ebenmäßig vermuthe, annehmen, so wird in den 15 ℳ. nur der für Roheisen ausgelegte Zoll enthalten sein.

Herr **Wintzer**: Erlauben Sie, daß ich meinen Ausspruch zurücknehme und mich auf ein Referat von dem Stahlwerke Osnabrück beziehe, welches mir zur Verfügung gestellt ist. Mir war in diesem Augenblicke die Zahl nicht gegenwärtig, welche das Stahlwerk Osnabrück vorschlägt und bemerke soeben, daß dasselbe einen Zoll von 20 ℳ. für unbedingt nothwendig erachtet. Es ist das mir nächstgelegene Werk, dessen Interessen mit den Interessen der Georgs-Marienhütte Hand in Hand gehen und ich möchte mich dem Votum des Stahlwerkes Osnabrück anschließen.

Vorsitzender: Sie würden eine Benachtheiligung für die Konsumenten aus solchen Zollsätzen nicht erwarten?

Herr **Wintzer**: Nein.

Frage 5:

Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Die Ausführung von Kanälen und namentlich Sekundärbahnen, was in neuester Zeit von großer Bedeutung sein würde.

Frage 6:

Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Ersatz für den Wegfall der Zölle würden die Einrichtungen wohl nicht ganz geben, wohl aber für eine im Vergleich zu den Vortheilen der Einrichtungen stehende Ermäßigung.

V.

Statistik.

Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen und event. welche?

Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Ich bin nicht in der Lage gewesen, die statistischen Aufstellungen näher zu prüfen, ich glaube aber, daß in unserem Verein berufenere Leute sind, die Zeit und Muße haben, die Sache näher anzusehen. Im Großen und Ganzen sind Korrekturen doch wohl nothwendig, ich bin aber nicht in der Lage, sie ganz speziell machen zu können.

Vorsitzender: Ich danke dem Herrn Sachverständigen.

(Schluß $1^1/_2$ Uhr.)

Anlage.

I. Aktiva.

Jahr 30. Juni.	Immobilien. M.	₰	Motoren. M.	₰	Geräthe. M.	₰	Produkte und Materialien. M.	₰	Kassa. M.	₰	Wechsel und Effekten. M.	₰	Diverse Debitoren. M.	₰	Summa der Aktiva u. Passiva. M.	₰
1859	4 076 454	94	524 419	01	144 219	44	538 717	67	13 948	34	12 066	10	421 986	92	5 731 812	42
1860	4 550 804	30	546 876	57	155 820	86	544 778	64	821	06	—	00	513 712	10	6 312 813	53
1861	4 750 908	16	560 767	78	187 458	92	301 261	55	13 093	09	1 886	29	608 838	74	6 424 214	53
1862	4 899 861	74	609 202	85	201 088	38	500 681	28	2 980	69	25 467	72	553 477	63	6 792 760	29
1863	4 971 457	62	695 276	96	224 536	01	516 421	86	5 777	80	—	—	550 071	35	6 963 541	60
1864	4 950 193	92	701 722	65	247 068	23	317 516	20	11 698	—	9 636	79	723 481	71	6 961 317	50
1865	5 433 921	96	526 694	87	239 422	72	371 830	61	36 181	35	22 281	98	901 478	33	7 531 811	82
1866	6 020 238	53	801 810	45	378 107	79	559 638	51	1 241	98	10 067	21	608 371	54	8 379 476	01
1867	6 084 749	06	884 063	72	405 292	03	435 355	49	2 634	72	2 866	73	1 074 304	51	8 889 266	26
1868	6 033 945	59	886 856	57	447 987	93	389 628	53	9 021	02	21 055	08	984 819	79	8 773 314	50
1869	6 072 711	12	919 333	72	487 046	31	500 033	23	4 457	97	17 691	53	842 510	53	8 843 784	41
1870	6 580 252	54	1 111 909	06	523 342	51	479 343	51	6 234	48	25 000	—	589 856	52	9 315 938	62
1871	7 012 416	24	1 234 549	87	665 629	77	733 126	21	486	81	39 834	63	857 126	66	10 543 170	19
1872	7 368 198	96	1 280 924	57	775 468	72	606 822	37	32 421	57	59 516	11	1 315 380	41	11 438 732	71
1873	7 441 598	14	1 352 046	29	770 556	36	901 165	44	21 308	30	88 509	93	2 460 866	71	13 036 051	17
1874	7 764 277	53	1 367 305	53	750 891	18	1 265 602	77	36 664	99	—	—	2 621 272	97	13 809 014	97
1875	7 853 068	66	1 355 037	54	757 296	23	453 117	92	22 945	49	143 038	81	1 707 540	75	12 292 045	40
1876	7 557 886	73	1 545 406	93	745 395	52	464 287	81	19 922	77	103 690	81	1 243 776	31	11 680 366	88
1877	7 192 295	25	1 477 807	56	728 842	24	312 405	88	22 773	34	514 611	87	1 402 966	15	11 651 702	29
1878	7 001 174	88	1 421 616	76	713 767	53	381 227	47	12 870	87	490 253	70	1 530 512	76	11 551 423	97

II. Passiva.

Jahr 30. Juni.	Aktien-Kapital exkl. deponirter Aktien 1859—1867. M.	₰	Hypotheken-Kapital exl. deponirter Obligationen 1865/69 M.	₰	Amortisations-Konto der Geräthe. M.	₰	Reserve-Konto inkl. neuer Beiträge. M.	₰	Delkredere-Konto. M.	₰	Erneuerungs-Fonds. M.	₰	Diverse Kreditoren inkl. Dividenden, Tantièmen 2c. M.	₰	Summa der Aktiva u. Passiva. M.	₰
1859	4 229 859	60	1 286 257	60	—	—	—	—	—	—	—	—	215 695	22	5 731 812	42
1860	4 417 226	11	1 537 550	98	12 802	95	—	—	10 200	—	—	—	335 033	49	6 312 813	53
1861	4 452 945	51	1 537 498	48	19 930	20	—	—	10 200	—	—	—	403 640	34	6 424 214	53
1862	4 453 002	15	1 534 027	98	22 001	16	—	—	10 200	—	—	—	773 529	—	6 792 760	29
1863	4 455 000	—	1 534 009	90	24 747	36	—	—	10 200	—	—	—	939 584	34	6 963 541	60
1864	4 455 000	—	1 516 144	90	27 208	78	6 448	50	10 200	—	—	—	946 315	32	6 961 317	50
1865	4 455 000	—	2 025 600	—	26 444	22	21 793	50	10 200	—	152 136	08	840 638	02	7 531 811	82
1866	4 455 000	—	1 969 500	—	40 312	72	81 793	50	25 200	—	340 302	02	1 467 367	77	8 379 476	01
1867	5 355 000	—	1 981 500	—	43 031	15	107 852	10	22 516	35	313 219	37	1 066 147	29	8 889 266	26
1868	5 400 000	—	1 796 400	—	46 598	94	140 252	10	22 422	35	271 857	37	1 095 783	74	8 773 314	50
1869	5 400 000	—	1 819 500	—	50 504	79	172 802	10	21 922	59	271 805	75	1 107 249	18	8 843 784	41
1870	5 400 000	—	2 106 600	—	54 129	81	205 202	10	21 922	59	214 455	66	1 313 628	46	9 315 938	62
1871	6 450 000	—	2 104 500	—	68 362	98	240 000	—	30 000	—	238 579	89	1 411 727	32	10 543 170	19
1872	6 450 000	—	2 034 600	—	78 896	88	303 000	—	30 000	—	456 689	62	2 085 546	21	11 438 732	71
1873	6 450 000	—	1 963 200	—	152 655	59	432 000	—	30 000	—	566 963	29	3 441 232	29	13 036 051	17
1874	6 450 000	—	3 675 000	—	150 689	08	489 900	—	30 000	—	325 905	99	2 687 519	90	13 809 014	97
1875	6 450 000	—	3 562 800	—	151 329	59	510 875	—	87 705	64	408 216	16	1 121 119	01	12 292 045	40
1876	6 450 000	—	3 454 650	—	150 139	52	510 875	—	137 705	64	326 008	73	650 987	99	11 680 366	88
1877	6 450 000	—	3 338 850	—	291 536	90	510 875	—	137 705	64	326 008	73	596 726	02	11 651 702	29
1878	6 450 000	—	3 223 050	—	419 365	02	531 310	—	137 705	64	330 805	73	459 187	58	11 551 423	97

III. Vergleichung der Aktiva und Passiva.

Jahr. 30. Juni.	Aktiva. Anlage-Kapital. Immobilien, Motoren und Geräthe. M.	₰	Aktiva. Betriebs-Kapital. Produkte ꝛc., Materialien und diverse Debitoren. M.	₰	Aktiva. Disponible Bestände. Kassa, Wechsel, Banquier-Guthaben. M.	₰	Summa Aktiva und Passiva. M.	₰	Passiva. Eigenes Kapital. Aktiva, Hypotheken, Armortisations-Konto, Reserve-Konto, Delkredere-Konto, Erneuerungsfond. M.	₰	Passiva. Laufende Schulden inkl. fälliger Dividenden, Tantièmen ꝛc. M.	₰	Ueberschuß des eigenen Kapitals über Anlage-Kapital, Betriebsfond. M.	₰	Ueberschuß des Anlage-Kapitals über eigenes Kapital. M.	₰
1859	4 745 093	39	932 808	10	53 910	93	5 7[illegible]1 812	42	5 516 117	20	215 695	22	771 023	81	—	—
1860	5 253 501	73	1 058 490	74	821	06	6 312 813	53	5 977 780	04	335 033	49	724 278	31	—	—
1861	5 499 134	86	809 812	79	115 266	88	6 424 214	53	6 020 574	19	403 640	34	521 439	33	—	—
1862	5 710 152	97	1 054 158	91	28 448	41	6 792 760	29	6 019 231	29	773 529	—	309 078	32	—	—
1863	5 891 270	59	1 044 279	11	27 991	90	6 963 541	60	6 023 957	26	939 584	34	132 686	67	—	—
1864	5 898 984	80	599 085	31	463 247	39	6 961 317	50	6 015 002	18	946 315	32	116 017	38	—	—
1865	6 200 039	55	1 118 534	25	213 238	02	7 531 811	82	6 691 173	80	840 638	02	491 134	25	—	—
1866	7 200 156	77	1 168 010	05	11 309	19	8 379 476	01	6 912 108	24	1 467 367	77	—	-	288 048	53
1867	7 374 104	81	1 052 659	46	462 501	99	8 889 266	26	7 823 118	97	1 066 147	29	449 014	16	—	—
1868	7 368 790	08	939 894	37	464 630	05	8 773 314	50	7 677 530	76	1 095 783	74	308 740	68	—	—
1869	7 479 091	14	1 121 808	15	242 885	12	8 843 784	41	7 736 535	23	1 107 249	18	257 444	09	—	—
1870	8 215 504	11	1 045 069	52	55 364	99	9 315 938	62	8 002 310	16	1 313 628	46	—	—	213 193	95
1871	8 912 595	89	1 566 252	86	64 321	44	10 543 170	19	9 131 442	87	1 411 727	32	218 846	98	—	—
1872	9 424 592	26	1 922 202	77	91 937	68	11 438 732	71	9 353 186	50	2 085 546	21	—	—	71 105	76
1873	9 564 200	79	2 273 047	17	1 198 803	21	13 036 051	17	9 594 818	88	3 441 232	29	30 618	09	—	—
1874	9 882 474	24	2 668 529	71	1 258 011	02	13 809 014	97	11 121 495	07	2 687 519	90	1 239 020	83	—	—
1875	9 965 402	44	1 658 293	72	668 349	26	12 292 045	42	11 170 926	39	1 121 119	01	1 205 523	95	—	—
1876	9 848 689	18	1 622 040	26	209 637	44	11 680 366	88	11 029 378	89	650 987	99	1 180 689	71	—	—
1877	9 398 945	05	1 693 461	80	559 295	44	11 651 702	29	11 054 976	27	596 726	02	1 656 031	22	—	—
1878	9 136 559	17	1 541 485	03	873 379	77	11 551 423	97	11 092 236	39	459 187	58	1 955 677	22	—	—

IIIa. Spezifikation des Anlage-Kapitals nach den verschiedenen Gruppen des Werkes.

Jahr. Juni.	Anlage-Kapital. Immobilien, Motoren und Geräthe. Bergbau. M.	₰	Hütte. M.	₰	Bahn. M.	₰	Grundbesitz. M.	₰	Beamten- und Arbeiterhäuser. M.	₰	Summa Anlage-Kapital. M.	₰
1869	2 587 499	36	3 013 012	13	1 137 541	65	124 040	75	616 997	25	7 479 091	14
1870	2 581 917	87	3 326 928	61	1 553 956	19	136 059	95	616 641	49	8 215 504	11
1871	2 623 284	42	3 566 310	99	1 788 014	29	199 849	77	735 136	32	8 912 595	79
1872	2 680 993	36	3 761 435	88	1 921 173	53	195 760	76	865 228	73	9 424 592	26
1873	2 634 102	76	3 812 636	62	1 938 932	20	193 525	36	985 003	85	9 564 200	79
1874	2 743 262	28	3 780 480	96	1 964 517	10	216 324	99	1 177 888	91	9 882 474	24
1875	2 832 745	70	3 751 276	02	1 981 410	09	215 869	14	1 184 101	48	9 965 402	43
1876	2 861 716	38	3 665 793	20	1 949 815	71	214 843	14	1 156 520	75	9 848 689	18
1877	2 765 926	32	3 371 169	47	1 914 396	44	214 189	14	1 133 263	68	9 398 945	05
1878	2 600 750	51	3 337 433	03	1 879 105	44	213 119	14	1 106 151	05	9 136 559	17

IV. Immobilien- und Motoren-Konto.
Zugang und Abschreibung.

Jahr.	Saldo am Anfange des Jahres. ℳ	₰	Ausgaben. ℳ	₰	Abschreibung zu Lasten des Gewinn- und Verlust-Konto. ℳ	₰	Abschreibung zu Lasten des Betriebes. ℳ	₰		Insgesammt ℳ	₰	Zugang ℳ	₰	Abgang. ℳ	₰	
1863/64	5 666 734	58	113 614	76	128 432	77	—	—		128 432	77	—	—	14 818	01	
1864/65	5 651 916	57	420 360	26	111 660	—	—	—		111 660	—	308 700	26	—	—	
1865/66	5 960 616	83	997 481	32	129 981	—	6 068	17	Auf Eisensteins-Abraum-Immobilien Konto	136 049	17	861 432	15	—	—	
1866/67	6 822 048	98	288 212	97	135 381	—	6 068	17		141 449	17	146 763	80	—	—	
1867/68	6 968 812	78	95 253	55	137 196	—	6 068	17		143 264	17	—	—	48 010	62	
1868/69	6 920 802	16	218 013	84	140 703	—	6 068	17		146 771	17	71 242	67	—	—	
1869/70	6 992 044	83	844 179	17	144 063	—	—	—		144 063	—	700 116	77	—	—	
1870/71	7 692 161	60	719 957	52	165 153	—	—	—		165 153	—	554 804	52	—	—	
1871/72	8 246 966	12	584 467	42	182 310	—	—	—		182 310	—	402 157	42	—	—	
1872/73	8 649 123	54	335 002	89	190 482	—	—	—		190 482	—	144 520	89	—	—	
1873/74	8 793 644	43	537 513	63	199 575	—	—	—		199 575	—	337 938	63	—	—	
1874/75	9 131 583	06	279 903	14	203 380	—	—	—		203 380	—	76 523	14	—	—	
1875/76	9 208 106	20	106 246	46	211 059	—	—	—		211 059	—	—	—	104 812	54	
1876/77	9 103 293	66	5 647	94	438 838	79	—	—		438 838	79	—	—	433 190	85	
1877/78	8 670 102	81	—	—	234 662	74	—	—		234 662	74	—	—	247 311	17	incl. 12 648,43 sonstigen Abgangs (für eine demontirte alte Maschine, welche verkauft wurde.)

V. Erneuerungsfond incl. Reserve- und Erneuerungsfond für die Bahn, letzterer seit 1873/74.

Jahr.	Bestand am Anfange des Jahres. ℳ	₰	Ausgabe. ℳ	₰	Beitrag. ℳ	₰	Zugang. ℳ	₰	Abgang ℳ	₰	
1864/65	—	—	—	—	152 136	08	—	—	—	—	
1865/66	152 136	08	6 834	06	195 000	—	188 165	94	—	—	
1866/67	340 302	02	132 082	65	105 000	—	—	—	27 082	65	
1867/68	313 219	37	296 362	—	255 000	—	—	—	41 362	—	
1868/69	271 857	37	196 088	18	196 036	57	—	—	51	61	
1869/70	271 805	75	103 467	75	46 117	66	—	—	57 350	09	
1870/71	214 455	66	86 860	77	110 985	—	24 124	23	—	—	
1871/72	238 579	89	107 162	26	325 271	98	218 109	72	—	—	
1872/73	456 689	62	362 722	63	472 996	31	110 273	68	—	—	
1873/74	566 963	29	392 366	61	151 309	31	—	—	241 057	30	
1874/75	325 905	99	71 325	67	153 635	84	82 310	17	—	—	
1875/76	408 216	16	103 207	43	21 000	—	—	—	82 207	43	Die Ausgabe ist direkt dem Betriebe belastet und erscheint daher Ausgabe und Beitrag in der Bilanz nicht. Cfr. pag 12 i. f. des Geschäftsberichts pro 1876/77.
1876/77	326 008	73	45 575	51	45 575	51	—	—	—	—	
1877/78	326 008	73	236 859	17	241 656	17	4 797	—	—	—	

VI. Summa der Ausgaben auf Immobilien und Motoren.

Jahr.	Ausgaben zu Lasten der Anlage-Konten. M.	₰	Ausgaben zu Lasten des Erneuerungsfonds. M.	₰	Gesammte Jahres-Ausgaben. M.	₰	Gesammte Ausgaben. M.	₰	Saldo der Immobilien- und Motoren-Konti nach Abzug des Bestandes des Erneuerungsfonds. M.	₰	Betrag der Abschreibungen insgesammt. M.	₰	Betrag der Abschreibungen auf die Immobilien- und Motoren-Konti. M.	₰	Betrag der Abschreibungen durch Beiträge zum Erneuerungsfond. M.	₰
1856/63	5 666 734	58	—	—	5 666 734	58	5 666 734	58	5 666 734	58	—	—	—	—	—	—
1863/64	113 614	76	—	—	113 614	76	5 780 349	34	5 780 349	34	128 432	77	128 432	77	—	—
1864/65	420 360	26	—	—	420 360	26	6 200 709	60	6 072 276	83	—	—	} 247 709	17	152 136	08
1865/66	997 481	32	6 834	06	1 004 315	38	7 205 024	98	6 526 746	96	723 278	02			{ 151 000	
															45 000	*)
1866/67	288 212	97	132 082	65	420 295	62	7 625 320	60	6 655 593	41	969 727	19	141 449	17	105 000	—
1867/68	95 253	55	296 362	—	391 615	55	8 016 936	15	6 648 944	79	1 367 991	37	143 264	18	255 000	—
1868/69	218 013	84	196 088	18	414 102	02	8 431 038	17	6 720 239	08	1 710 799	12	146 771	18	196 036	57
1869/70	844 179	77	103 467	75	947 647	52	9 378 685	69	7 477 705	94	1 900 979	78	144 063	—	46 117	66
1870/71	719 957	52	86 860	77	806 818	29	10 185 503	98	8 008 386	23	2 177 117	78	165 153	—	110 985	—
1871/72	584 467	43	107 162	26	691 629	69	10 877 133	67	8 192 433	93	2 684 699	76	182 310	—	325 271	98
1872/73	335 002	89	362 722	63	697 725	52	11 574 859	19	8 226 681	14	3 348 178	07	190 482	—	472 996	31
1873/74	537 513	63	392 366	61	929 880	24	12 504 739	43	8 805 677	81	3 699 062	38	199 575	—	151 309	31
1874/75	279 903	14	71 325	67	351 228	81	12 855 968	24	8 799 890	04	4 056 078	20	203 380	—	153 635	84
1875/76	106 246	46	103 207	43	209 453	89	13 065 422	13	8 777 284	93	4 288 137	20	211 059	—	21 000	—
1876/77	5 647	94	45 575	51	51 223	45	13 116 645	58	8 344 094	08	4 772 551	50	438 838	79	45 575	51
1877/78	—	—	236 859	17	236 859	17	13 353 504	75	8 091 985	91	5 248 870	41	234 662	74	241 656	17

*) Ueberflüssig gewordener Abschreibungsfond für unbegebene Obligationen und Aktien.

Am 30. Juni 1865 ist in Folge besonderer Werthermittelung der Eisensteinsfelder des Konto „Bergwerks-Gerechtigkeiten" um 1 044 213,26 erhöht, dieser Betrag aber sofort zu Abschreibungen auf andere Immobilien benutzt.

VII. Produktion, Selbstkosten und Gewinn.

Jahr	Hochöfen im Betriebe.	Hochofen-Betriebs-Tage.	Produktion. kg	Produktion pro Hochofen und Tag. kg	Ausbringen aus dem Möller. pCt.	Koksverbrauch pro 1000 kg Eisen. kg	Hüttenkosten pro 1000 kg Roheisen. M.	₰	Generalkosten. M.	₰	Hypothekenzinsen. M.	₰	Generalkosten und Zinsen insgesammt. M.	₰	Generalkosten und Zinsen pro 1000 kg Roheisen. M.	₰	Hüttenkosten u. Generalkosten pro 1000 kg Roheisen. M.	₰	Verkaufspreis pro 1000 kg Roheisen. M.	₰	Verlust. M.	₰	Gewinn exkl. Zinsen inkl. Nebenbetriebe. M.	₰
1858/9	2	592	8 172 090	13 804	24,80	1725	87	66	85 454	01	38 378	81	123 832	82	15	16	102	82	94	28	133 876	42	—	—
1859/60	2	730	10 378 017	14 178	22,38	1798	73	04	102 445	75	67 748	70	170 194	45	16	40	89	44	85	82	63 075	83	—	—
1860/1	2	730	11 304 188	15 490	21,23	1724	68	—	114 970	37	80 870	82	195 841	19	17	32	85	32	84	36	—	—	4 733	46
1861/2	3	1008	14 537 527	14 435	22,71	1706	66	30	135 472	78	87 748	33	223 221	11	15	36	81	66	84	68	—	—	57 486	23
1862/3	3	1095	16 081 860	14 688	22,30	1741	61	42	139 328	47	97 414	42	236 742	89	14	72	76	14	83	70	—	—	96 063	09
1863/4	3	1095	22 464 930	20 516	23,40	1852	56	—	130 742	71	103 350	—	234 092	71	10	42	66	42	79	36	—	—	323 072	31
1864/5	3	1095	29 751 275	27 170	23,82	1861	54	26	131 193	14	102 550	10	233 743	24	7	86	62	12	83	—	—	—	638 797	97
1865/6	4	1129	30 410 404	26 935	23,79	1963	55	98	170 419	17	101 520	—	271 939	17	8	94	64	92	91	86	—	—	845 776	—
1866/7	3	1051	32 473 890	30 898	24,91	1949	52	72	168 231	87	99 255	—	267 486	87	8	24	60	96	85	02	—	—	761 552	86
1867/8	4	1076	41 702 155	38 756	25,15	1793	51	—	131 936	75	96 097	50	228 034	25	5	46	56	46	81	70	—	—	1 040 103	49
1868/9	4	1368	43 874 535	32 072	23,63	1966	52	64	171 125	77	90 095	23	261 221	—	5	96	58	60	81	30	—	—	987 739	57
1869/70	4	1419	46 014 265	32 427	23,86	1939	56	38	167 802	53	99 220	—	267 022	53	5	80	62	18	80	47	—	—	838 180	66
1870/1	4	1460	45 449 350	31 129	24,05	1959	61	14	157 361	96	105 000	—	262 361	96	5	78	66	92	88	19	—	—	909 138	—
1871/2	5	1608	53 118 100	33 033	23,14	2027	65	02	197 247	96	103 005	—	300 252	96	5	66	70	68	102	88	—	—	1 767 581	98
1872/3	5	1825	53 278 700	29 194	22,83	2089	82	20	248 226	89	98 940	—	347 166	89	6	52	88	72	147	48	—	—	3 318 478	31
1873/4	5	1686	47 769 700	28 333	21,75	2213	97	94	*)413 119	49	117 270	—	530 389	49	11	10	109	04	162	51	—	—	1 508 884	31
1874/5	4	1460	44 162 078	30 248	21,98	2151	70	48	173 724	42	180 270	—	353 994	42	8	02	78	50	93	69	—	—	776 515	84
1875/6	4	1460	41 588 025	28 485	21,46	2222	66	82	174 403	51	174 903	75	349 307	26	8	38	75	20	82	31	—	—	244 853	96
1876/7	4	1460	47 233 350	32 356	23,21	2040	52	78	150 528	71	169 252	50	319 781	21	6	76	59	54	72	08	—	—	593 891	49
1877/8	5	1446	49 283 150	34 082	22,91	2024	50	40	144 126	97	163 327	50	307 454	47	6	24	56	64	67	81	—	—	616 147	03

*) inkl. 152 961 M. Kosten der neuen Anleihe.

VIII. Specifikation der Herstellungskosten und des Verkaufspreises des Roheisens pro 1 000 kg.

Jahr.	1. Rohmaterialien, Kohlen, Koks, Eisensteine, Kalksteine. M.	2. Transport. M.	3. Hüttenlöhne. M.	4. Sonstige Betriebskosten, Reparaturen, kleine Materialien. M.	5. Beamten-Gehälter. M.	6. Sonstige Generalkosten, Provision, Reisekosten, Steuern, Versicherung, Wegeunterhaltung und sonstige Handlungsunkosten. M.	7. Ausgaben aus dem Erneuerungsfond, größere Reparaturen und Umbauten, die für einen längeren Zeitraum bestimmt sind. M.	8. Summa von 1 bis 7. M.	9. Abschreibungen von den Anlage-Konten. M.	10. Summa von 8 und 9. M.	11. Hypothekzinsen. M.	12. Summa von 10 und 11. M.	13. Bewilligung für Kirche, Schule und Arbeiterzwecke außer den unter den Generalkosten berechneten Beträgen zur Knappschaftskasse (Konsumanstalt, Fortbildungsschule, Gesellschaftshaus, außerordentl. Armenunterstützungen. M.	14. Summa von 12 und 13. M.	15. Verkaufspreis. M.	16. Verkaufspreis zur Zeit der Ausführung dieser Tabelle. M.
1868/9	27,221	19,283	3,527	2,618	1,379	2,522	4,469	61,019	3,207	64 226	2,053	66,279	0,463	66,742	81,20	
1869/70	32,077	17,914	3,593	2,806	1,363	1,491	2,219	61,493	3,131	64,624	2,156	66,780	0,380	67,160	80,48	
1870/1	39,610	15,629	3,710	2,180	1,345	2,117	1,912	66,503	3,634	70,137	2,310	72,447	0,725	73,172	88,18	
1871/2	44,791	13,183	4,333	2,727	1,378	2,335	2,017	70,764	3,432	74,196	1,939	76,135	0,698	76,833	102,88	
1872/3	59,341	14,030	5,738	3,051	1,887	2,772	6,808	93,687	4,983	98,670	1,857	100,527	0,847	101,374	147,48	
1873/4	70,701	15,536	6,984	4,721	2,172	6,476	8,214	114,804	4,178	118,982	2,455	121,137	0,542	121,979	162,51	
1874/5	44,542	15,869	6,838	3,217	2,184	1,750	1,615	76,015	4,605	80,620	4,082	84,702	0,582	85,284	93,69	
1875/6	41,124	15,631	6,414	3,653	2,273	1,921	2,602	73,618	5.075	78,693	4,206	82,899	0,308	83,207	82,31	
1876/7	30,777	12,920	5,199	3,875	1,789	1,398	0,965	56,923	12,320	69,243	3,583	72,826	0,251	73,080	72,08	
1877/8	28,105	12,740	5,020	4,533	1,544	0,951	4,806	57,699	7,355	65,054	3,314	68,368	0,243	68,611	67,81	
I. Quart. 1878/9	31,251	12,630	5,252	3,209	1,872	1,961	10,454	66,629	5,429	72,058	3,918	75,976	—	—	64,37	Puddeleisen 55–60, BessemerEisen 62–63.

IX. Zinsen und Abschreibungen.

Jahr.	Gewinn- und **Verlust**-Conto. M. ₰	Hypothek-Zinsen. M. ₰	Abschreibung des Saldo des Gewinn- und Verlust-Konto pro 1. Juli 1863. M. ₰	Diverse Abschreibungen. M. ₰	Abschreibung auf Immobilien-Konti. M. ₰	Abschreibung auf Motoren-Konti. M. ₰	Erneuerungsfond. M. ₰	Delkredere-Konto. M.	Summa der Abschreibungen. M. ₰	Summa der Zinsen und Abschreibungen. M. ₰	Reingewinn. M. ₰
1858/9	**133 876 42**										
1859/60	**63 075 83**										
1860/1	4 733 46		4 733 46						4 733 46		
1861/2	57 486 23		57 486 23						57 486 23		
1862/3	202 477 51	97 414 42	96 063 09	1) 9 000 —					105 063 09	202 477 51	
1863/4	426 422 31	103 350 —	38 669 47	2) 27 000 —	91 500 —	36 932 77			194 102 24	297 452 24	128 970 07
1864/5	741 348 07	102 550 10		3) 68 101 89	102 000 —	9 660 —	152 136 08		331 897 97	434 448 07	306 900 —
1865/6	962 296 —	101 520 —			**6 068 17** 114 993 —	14 988 —	195 000 —	15 000	339 981 —	441 501 —	520 795 —
1866/7	860 807 86	99 255 —			**6 068 17** 118 533 —	16 848 —	105 000 —		240 381 —	339 636 —	521 171 86
1867/8	1 151 200 99	96 097 50			**6 068 17** 119 973 —	17 223 —	255 000 —	15 000	407 196 —	503 293 50	647 907 49
1868/9	1 077 834 80	90 095 23			**6 068 17** 122 487 —	18 216 —	196 036 57		336 739 57	426 834 80	4) 651 000 —
1869/70	937 400 66	99 220 —			124 284 —	19 779 —	46 117 66		190 180 66	289 400 66	648 000 —
1870/1	1 014 138 —	105 000 —			139 596 —	25 557 —	110 985		276 138 —	381 138 —	633 000 —
1871/2	1 870 586 98	103 005 —			155 511 -	26 799 —	325 271 98		507 581 98	610 586 98	1 260 000 —
1872/3	3 417 418 31	98 940 —		75 000 —	161 238 —	29 244 —	472 996 31		738 478 31	837 418 31	5) 2 580 000 —
1873/4	1 626 154 31	117 270 —			169 350 —	30 225 —	151 309 31		350 884 31	468 154 31	1 158 000 —
1874/5	956 785 84	180 270 —			172 724 —	30 656 —	153 635 84		357 015 84	537 285 84	419 500 —
1875/6	419 757 71	174 903 75			175 182 —	35 877 —	21 000 —		232 059 —	406 962 75	12 794 96
1876/7	808 719 50	169 252 50		7) 143 052 70	372 002 75	66 836 04	45 575 51		627 467 —	796 719 50	6) 12 000 —
1877/8	779 474 53	163 327 50		8) 127 828 12	188 226 74	46 436 —	241 656 17		604 147 03	767 474 53	12 000 —

Die fetten Zahlen sind Abschreibungen auf Eisensteins-Abraum-Immobilien-Konto zu Lasten des Betriebes.

1) Abschreibung vom außerordentlichen Entschädigungs-Konto.

2) Desgleichen.

3) Abschreibung auf Einrichtungs-Konto.

4) Die ferneren Beiträge zum Delkredere-Konto sind direkt dem Gewinn- und Verlust-Konto belastet.

5) Extraordinäre Abschreibung auf Geräthe.

6) Der Beitrag zum Erneuerungsfond erscheint nicht in der Bilanz, weshalb auch dort der Gewinn entsprechend geringer, weil die Ausgaben dem Betriebe überwiesen sind; cfr. Geschäftsbericht S. 12.

7) Extraordinäre Abschreibung auf Geräthe.

8) Desgleichen.

40*

X. Gewinn-Vertheilung.

Jahr	Reingewinn		Für den Reserve-Fond		Tantieme des Verwaltungsraths		Tantieme des Vorstandes		Dividende für die Aktionaire		Renumerationen für Beamte	Für Kirche, Schule und Arbeiterzwecke		Besondere Unterstützungen	à conto der Aktionaire	
	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰	Summa M.	pCt.	M.	M.	₰	M.	M.	₰
1863/64	128 970	07	6 448	50	7 738	20	1 500	—	112 500	$2^1/_2$	—	—	-	—	783	37
1864/65	306 900		15 345	—	18 414	—	3 069	—	270 000	6	—	—	—	—	72	—
1865/66	520 795	—	60 000	—	31 248	—	5 208	—	405 000	9	4650	11 689	—	3000[1])	—	—
1866/67	521 171	86	26 058	60	31 268	70	5 213	30	445 500	9	4650	8 481	26	—	—	—
1867/68	647 907	49	32 400	—	37 790	75	12 958	10	540 000	10	5250	19 508	64	1500[2])	—	—
1868/69	651 000	—	32 550	—	38 355	-	13 020	—	540 000	10	5250	20 325	-	1500[3])	—	—
1869/70	648 000		32 400		37 800	—	12 960	-	540 000	10	5850	17 490	—	—	—	—
1870/71	633 000	-	33 856	65	31 050	—	12 660	—	516 000	8	6495	32 938	35	—	—	—
1871/72	1 260 000	—	63 000		93 750	—	25 200	—	1 032 000	16	9000	37 050	—	—	—	—
1872/73	2 580 000	—	129 000	—	225 750	—	51 600	-	2 128 500	33	—	45 150	—	—	—	—
1873/74	1 158 000	—	57 900	—	83 550	—	23 160	-	967 500	15	—	25 890	—	—	—	—
1874/75	419 500		20 975	-	9 700	—	8 390	—	354 750	$5^1/_2$	—	25 685	—	—	—	—
1875/76	12 794	96	—	-	—	—	—	—	—	0	—	12 795	96	—	—	—
1876/77	12 000	—	—	—	—	-	—	—	—	0	—	12 000		—	—	—
1877/78	12 000	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	12 000	-	—	—	-

1) Unterstützung für Verwundete und Familien der im letzten Kriege Gebliebenen.
2) Für die Angehörigen der verunglückten Bergleute im Plauenschen Grunde.
3) Beitrag zur Pflege der im Felde verwundeten und erkrankten Krieger.

XI. Hypothek-Anleihen.

Anleihe von 1870 über 700 000 Thlr. = 2 100 000 M.				Anleihe von 1874 über 600 000 Thlr. = 1 800 000 M.				Gesammt-Betrag der Hypothek-Schulden	Anleihe von 1874 über 600 000 Thlr. = 1 800 000 M.				Gesammt-Betrag der Hypothek-Schulden
Es sollen ausgeloost werden		Es sind ausgeloost	Es bleiben auszuloosen	Es sollen ausgeloost werden		Es sind ausgeloost	Es bleiben auszuloosen		Es sollen ausgeloost werden		Es sind ausgeloost	Es bleiben auszuloosen	
pro 2. Januar	Partial-Obligationen im Betrage von M.	M.	M.	pro 1. April.	Partial-Obligationen im Betrage von M.	M.	M.	M.	pro 1. April.	Partial-Obligationen im Betrage von M.	M.	M.	M.
1871	—	—	2 100 000	—	—	—	—	2 100 000	1896	50 100			
1872	75 000	79 800	2 020 200	—	—	—	—	2 020 200	1897	52 800			
1873	78 600	82 800	1 937 400	—	—	—	—	1 937 400	1898	55 500			
1874	82 800	84 000	1 853 400	1874	—	—	1 800 000	3 653 400	1899	57 900			
1875	87 000	87 000	1 766 400	1875	18 000	18 000	1 782 000	3 548 400	1900	61 200			
1876	91 200	91 200	1 675 200	1876	18 900	18 900	1 763 100	3 438 300	1901	64 500			
1877	95 400	96 600	1 578 600	1877	19 800	19 800	1 743 300	3 321 900	1902	67 200			
1878	100 200	100 200	1 478 400	1878	21 000	21 000	1 722 300	3 200 700	1903	70 800			
1879	105 600	105 600	1 372 800	1879	21 900	—	—	—	1904	74 100			
1880	111 000	—	—	1880	23 100	—	—	—	1905	78 000			
1881	116 400	—	—	1881	24 000	—	—	—	1906	81 600			
1882	122 400	—	—	1882	25 500	—	—	—	1907	86 100			
1883	128 400	—	—	1883	26 400	—	—	—	1908	90 300			
1884	134 400	—	—	1884	27 900	—	—	—	1909	94 500			
1885	141 000	—	—	1885	29 400	—	—	—	1910	99 600			
1886	148 800	—	—	1886	30 900	—	—	—	1911	72 000			
1987	156 000	—	—	1887	32 400								
1888	163 800	—	—	1888	33 900								
1889	162 000	—	—	1889	35 700								
				1890	37 500								
				1891	39 300								
				1892	41 400								
				1893	43 500								
				1894	45 300								
				1895	48 000								

XII. Uebersicht über Arbeitsleistung und Löhne.

Jahr.	Es wurden transportirt: an Eisen, Koks, Erzen und Kohlen. kg	an Schlacke kg	Summa. kg	Gezahlt an Löhnen: überhaupt ℳ.	₰	pro 1000 kg transportirten Materials ℳ.	An Schichten wurden verfahren von den Hüttenarbeitern excl. Handwerker.	Arbeitsleistung pro Schicht. kg	Ab- resp. Zunahme der Arbeitsleistung pro Schicht gegen 1868/69. pCt	Verdienst pro Schicht. ℳ.	Lohnsteigerung gegen 1868/69. pCt.
1868/69	434 763 911	63 770 328	498 534 239	231 787	—	0,46	113 571	4 390	—	2,04	—
1869/70	441 551 778	66 089 085	507 640 863	242 393	70	0,48	—	—	—	2,12	—
1870/71	423 076 928	63 179 242	486 256 170	250 301	—	0,51	—	—	—	2,24	—
1871/72	505 293 167	79 396 726	584 689 893	321 130	50	0,55	—	—	—	2,68	—
1872/73	513 188 524	81 019 003	594 207 527	391 034	90	0,66	—	—	—	3,00	—
1873/74	491 445 301	77 015 902	568 461 203	442 899	90	0,78	137 696	4 128	— 6,6	3,22	57,8
1874/75	469 392 751	70 375 431	539 768 182	407 332	80	0,76	—	—	—	3,17	—
1875/76	466 050 313	68 083 967	534 134 280	362 291	18	0,68	—	—	—	2,80	—
1876/77	491 221 397	69 966 122	561 187 519	330 596	28	0,59	—	—	—	2,66	—
1877/78	516 010 855	74 142 940	590 153 795	324 042	38	0,55	124 020	4 759	+ 7,7	2,61	28,1

XIII. Arbeiteretat.

Eine Arbeiterfamilie mit zwei Schulkindern von 10 und 12 Jahren dürfte wohl, nach Annahme, monatlich ausgeben:

I. für Nahrungsmittel:

	ℳ. ₰
Im Monat zu Mittag 8 Mahlzeiten Erbsen à 1/2 Pfd. zu 7 1/2 ₰	—. 60.
Im Monat zu Mittag 8 Mahlzeiten Bohnen à 1/2 Pfd. zu 7 1/2 ₰	—. 60.
Im Monat zu Mittag 6 Mahlzeiten Gemüse à 5 ₰	—. 30.
Im Monat zu Mittag 8 Mahlzeiten Reis oder Graupen à 10 ₰	—. 80.
Im Monat für Fett, Speck oder Fleisch à 20 ₰	6. —.
Monatlich 3 1/2 Hunten Kartoffeln (à Malter 18 ℳ)	5. 25.
Monatlich 3 Pfd. Butter (Durchschnittspreis à 1 ℳ)	3. —.
Täglich 1 Brod zu 50 ₰ (bei theuren Mehlpreisen mehr)	15. —.
Die Woche 3/4 Pfd. Kaffee à Pfd. 1 ℳ. 20 ₰ beträgt im Monat	3. 60.
Die Woche 1 Packet Cichorien oder Kaffeemehl à 10 ₰	—. 40.
NB. Hierbei ist zu bemerken, daß sowohl in starken wie in schwächeren Familien die Kinder den Satz mit Cichorien trinken.	
Täglich für 10 ₰ Milch (für 1/2 Liter) beträgt monatlich	3. —.
Monatlich 4 Pfd. Petroleum à Pfd. 11—15 ₰ (ist auch schon theurer gewesen)	—. 44.
Monatlich 4 Pfd. braune Seife à 25 ₰	1. —.
" 3/4 " weiße " à 40 ₰	—. 30.
" 4 Ringel Kohlen à 45 ₰ (im Durchschnitt Sommer und Winter)	1. 80.
" Holz (im Durchschnitt Sommer und Winter)	—. 50.
" billigste Wohnung	5. 18.
" Knappschaftsgeld	3. 13.
" Schulgeld für 2 Kinder	—. 36.
" Schul- und Kirchensteuer	—. 25.
" Klassenstensteuer und Wegeumlage	—. 56.
" Für Schulbücher u. s. w.	—. 60.
Summa	52. 67.

Nebenbei sei bemerkt, daß ein Fabrikarbeiter hier viel Kaffee verbraucht, erstlich täglich vier Mal regelmäßig. Bei warmen Tagen und heißen Arbeiten auch noch aus Gesundheitsrücksichten.

Auch scheint ferner die Mittagsmahlzeit wohl stark angeschlagen, es wird aber gewöhnlich zu Abendbrod nicht gekocht und ist gewissermaßen für zwei Mahlzeiten zu rechnen.

Die vorstehend genannte Familie verbraucht:

II. für Kleidung:

	ℳ. ₰
Im Jahr 3 Mannshemden à 3 ℳ	9. —.
" 3 Frauenhemden à 2 ℳ. 50 ₰	7. 50.
" 6 Kinderhemden à 1 ℳ. 50 ₰	9. —.
" für den Mann 2 Paar Strümpfe à 1 ℳ. Wollgarn	2. —.
Im Jahr für die Frau 2 Paar Strümpfe à 1 ℳ. 20 ₰	2. 40.
Im Jahr 4 Paar Kinderstrümpfe à 1 ℳ. Wollgarn	4. —.
NB. Selbige Strümpfe müssen aber jährlich wenigstens ein Mal vorgestrickt werden, für den Mann aber 3 mal, die Arbeiter schwerer Arbeiten legen wohl starkes Leinen, sogar dünnes Leder unter, jedoch da Stopfgarn sehr viel verbraucht wird, trägt jährlich wenigstens	3. —.
Jährlich für den Mann 1 Paar Stiefel	13. 50.
" " " " 1 " Schuhe	8. 50.
" " die Frau 1 " hohe Schuhe	8. 50.
" " " " 1 " Holzschuhe	1. —.
" " " " 1 " "	1. —.
" " das älteste Kind 1 Paar Lederschuhe à 6 ℳ, 2 Paar Holzschuhe à 80 ₰	7. 60.
" für das zweite Kind von 10 Jahren 1 Paar Lederschuhe 5 ℳ, 2 Paar Holzschuhe à 70 ₰	6. 40.
" für den Mann 1 Unterjacke und eine Unterhose	8. —.
" für den Mann 2 Arbeitshosen 2 Blousen	7. 50.
" Sonntagszeug	12. —.
" für die Frau 1 Druckkleid	4. 50.
" 2 Jacken für Nacht und Hausarbeit	5. —.
Latus	120. 40.

	ℳ	₰
Transport . .	120.	40.
Jährlich für Sonntagskleidung ebenfalls . . .	12.	—.
= = die beiden Kinder Kleider u. s. w. für jedes Kind schlechthin 12 ℳ . .	24.	—.
= für Bettzeug	12.	—.
= = Schuhmacherreparatur	8.	—.
Beträgt jährlich Summa . .	176.	40.
Also im Monat	14.	70.
Aus vorgehenden Ausgaben ergiebt sich:		
An Monatsausgaben für Kost	52.	67.
Für Kleidung	14.	70.
	67.	37.

Hierbei sind ebenfalls keine Doktor- und Apothekerkosten, Lebensversicherung, Krankheiten, Todesfälle, Wochenbetten und sonstige Wechselfälle berechnet.

Eine Arbeiterfamilie mit 5 Kindern, wovon vielleicht das älteste 12 Jahre, das zweite 10, das dritte 8, das vierte 5 und das kleinste 2 Jahre alt ist, würden im Monat verbrauchen:

	ℳ	₰
6 Hunten Kartoffeln	8.	—.
Pro Tag 1 Brod zu 75 ₰	22.	50.
8 mal Erbsen im Monat zu Mittag à 15 ₰	1.	20.
8 = Bohnen = = = = à 15 =	1.	20.
6 = Gemüse = = = = à 10 =	—.	60.
8 = Reis od. Graupen i. M. = = à 20 =	1.	60.
Für Fett, Speck, etwas Fleisch pro Tag 40 =	12.	—.
4 Pfd. Butter durchschnittlich à 1 ℳ . . .	4.	—.
1 = Kaffee pro Woche à 1,$_{20}$ ℳ	4.	80.
1 Packet Cichorien oder Kaffeemehl pro Woche à 10 ₰	—.	40.
Täglich für 10 ₰ Milch	3.	—.
4 Pfd. Petroleum à 15 ₰	—.	60.
6 = braune Seife à 25 ₰	1.	50.
1 = weiße Seife à 40 ₰	—.	40.
4 Ringel Kohlen à 45 ₰	1.	80.
Holz	—.	50.
Billigste Wohnung mit Anstrich, Miethe . . .	5.	18.
Knappschaftsgeld	3.	13.
Schulgeld	—.	55.
Schulsteuer	—.	25.
Klassensteuer und Wegeumlage	—.	56.
Für Schulbücher, Papier, Federn u. s. w. . .	1.	—.
	75.	77.
Für Kleidung und Nebenausgaben	21.	63.
Summa . .	97.	40.

	ℳ	₰
Jährliche Ausgaben:		
3 Mannshemden à 3 ℳ	9.	—.
3 Frauenhemden à 2½ ℳ	7.	50.
15 Kinderhemden 1,$_{50}$ — 2 ℳ, durchschnittlich 1,$_{75}$ ℳ	28.	25.
2 Paar Strümpfe für den Mann à 1 ℳ . .	2.	—.
2 = = = die Frau à 1,$_{20}$ ℳ .	2.	40.
10 = Kinderstrümpfe von 25 ₰ bis 1 ℳ Durchschnitt, für 85 ₰ Wollgarn pro Paar, stricke selbst	8.	50.
1 Paar Stiefel für den Mann	13.	50.
1 = Schuhe = = = ...	8.	50.
1 = hohe Schuhe für die Frau	8.	50.
2 = Holzschuhe = = = ...	2.	—.
1 = Schuhe für das älteste Kind 6 ℳ, 2 Paar Holzschuhe à 80 ₰ . . .	7.	60.
1 = Schuhe für das zweite Kind 6 ℳ, 2 Paar Holzschuhe à 75 ₰ . . .	7.	50.
1 = Schuhe für das dritte Kind 5 ℳ, 2 Paar Holzschuhe à 60 ₰ . . .	6.	20.
1 = Schuhe für das vierte Kind à 4½ ℳ, 2 Paar Holzschuhe à 50 ₰ . . .	5.	50.
1 = Schuhe für das fünfte Kind à 3 ℳ, 2 Paar Holzschuhe à 30 ₰ . . .	3.	60.
Für den Mann 1 Unterjacke, 1 Unterhose . .	8.	—.
2 Arbeitshosen, 2 Blousen	7.	50.
Für Sonntagszeug	12.	—.
Für die Frau 1 Druckkleid	4.	50.
2 Nachtjacken	5.	—.
Für 5 Kinder Kleidung, à Kind 12 ℳ . . .	60.	—.
Frau Sonntagszeug	12.	—.
Bettzeug jährlich	20.	—.
Schuhmacherreparatur	10.	—.
Summa . .	259.	55.
beträgt monatlich . .	21.	63.

Doktorkosten, Apotheker und Lebensversicherung, auch wohl ein Packet Tabak.

Ferner sind noch stets andere Ausgaben, als: Soda, Zwirn, Nadeln, Schnürbänder, Kochgeschirr, Teller, Cylinder zur Lampe, Bürsten, Schrubber, Besen, Kiepen, Körbe, Häringe, Bettstroh, Briefporto, Salz.

Bei hartem Frost braucht man, statt wie angenommen, 4,$_{10}$ Ringel Kohlen pro Monat. Dann giebt es keine Familie ohne Wechselfälle, Krankheiten, Todesfälle, Wochenbetten.

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Sechszehnte Vernehmung

am

16. November 1878

(Vormittag 10 Uhr).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender,
„ Geh. Ober-Regierungsrath Huber,
„ Königl. bayr. Staatsrath von Schloer,
„ Geh. Kommerzienrath Stumm,
„ H. H. Meier,
„ Geh. Bergrath Dr. Wedding.
Sachverständiger: Herr Geh. Kommerzienrath Haniel aus Ruhrort.

(Fragebogen B.)

Vorsitzender: Ich würde den Herrn Geheimen Rath Haniel zunächst bitten, uns die Grundlagen seines eigenen Geschäftsbetriebes in Bezug auf den Bergbau mitzutheilen.

Herr **Haniel:** Meine Familie besitzt zwei eigene Kohlengruben nebst Rhederei mit einer Belegschaft von 2 200 Arbeitern, außerdem Betheiligungen an den Eisen- und Kohlenwerken des Aktienvereins Gutehoffnungshütte zu Oberhausen und an anderen Gruben.

Vorsitzender: Das ist Zollverein?

Herr **Haniel:** Die Zechen Zollverein und Rheinpreußen, daneben ferner Rheinschiffahrt, 6 Remoqueure, 55 Schiffe, die wir zum Bergbau zählen. Den Bergbau getrennt würden wir 1 800 und zur Rhederei 400 Arbeiter haben.

Vorsitzender: Und an den Eisensteingruben?

Herr **Haniel:** Die gehören zusammen mit Gutehoffnungshütte. Darüber habe ich spezielles Material und ich werde mir nachher erlauben, das Bezügliche vorzutragen.

Vorsitzender: Wir würden in die Fragen eintreten.

I. Wirthschaftliche Lage.

a. Selbstkosten

Frage 1:

Wie hoch sind die Selbstkosten des Eisensteins, der Steinkohlen und Koks auf den Werken Ihres Bezirks?

Herr **Haniel:** Die Selbstkosten betragen inkl. Generalkosten, jedoch exkl. Amortisation:

Erze deutschen Ursprungs: Gewöhnliche und Bessemer-Rotheisensteine von der Lahn loko Grube 6—8 M., loko Abgangsstation 7—11 M., loko Hütte Oberhausen 13—17 M.

Vorsitzender: Das ist für wieviel?

Herr **Haniel:** Alle diese Ziffern beziehen sich auf Tonnen à 1000 kg. Die Bessemer-Erze sind ca. 1,5 M. bis 2,5 M. theurer als die gewöhnlichen Erze.

Vorsitzender: Die sind auch aus den heimischen Gruben von der Lahn?

Herr **Haniel:** Ja.

Vorsitzender: Die westfälischen Gruben sind nicht mehr im Betriebe?

Herr **Haniel:** Mit Ausnahme der Kohlen-Eisenstein-Zeche Neuessen II. betreiben wir keine westfälischen Eisensteingruben, sondern nur die Lahn- und Siegener Gruben.

Vorsitzender: Für die fremden bekommen wir noch die Preise?

Herr **Haniel:** Ja.

	loko Grube.	loko Abgangsstation.	loko Hütte Oberhausen.
Brauneisenstein von der Lahn .	7—$9^1/_2$ M.	9—11 M.	13—15 M.
Gerösteter Spath aus dem Siegerland	14—16 „	17—18 „	20—22 „
Kohleneisenstein .	7— 9 „	8—10 „	10—13 „
	loko Fundort		
Raseneisenstein .	1,40—1,50 M.	5,5—6 „	9—10 „
Fremde Erze:			bis 10,3 „
Mokta-Erze		14—15 „	30—32 „
Elba-Erze		11—12 „	28—30 „
Somorrostro-Erze		7— 8 „	24—26 „
	loko Grube.		
Steinkohlen . .	4,5—5 M.	4,6—5,2 „	5,6—7 „

Vorsitzender: Das sind Steinkohlen welcher Qualität?

Herr **Haniel:** Solche, die für die Eisenindustrie geeignet sind.

Vorsitzender: Melirte Sorte?

Herr **Haniel:** Flammkohlen und Fettkohlen durcheinander.

Herr **Meier:** Gewöhnliche Förderkohlen?

Herr **Haniel:** Gewöhnliche Förderkohle, nicht Stücke — wie Sie, Herr Konsul, in Bremen gebrauchen.

Koks 8 bis 9 *M.* loko Abgangsstation, 9 bis 11 *M.* loko Hütte.

Kalkstein $1,_{20}$ bis $1,_{30}$ *M.* loko Abgangsstation und $3,_{75}$ *M.* loko Hütte.

Herr **Meier:** Ich möchte gern noch wissen, wie im Durchschnitt ungefähr das Ausbringen der oben angeführten Eisensteine sich stellt?

Herr **Haniel:** Das Ausbringen beträgt 40 bis 50 pCt., dagegen halten die Mokta-Erze 58 bis 60, sogar 62 pCt. und ebenso oder etwas weniger die Elba- und die Somorrostro-Erze.

Herr **v. Schloer:** Und die Raseneisensteine?

Herr **Haniel:** Die beziehen wir von der Yssel und der Maas. Die Rasenerze liegen an der Oberfläche und gehören den Grundeigenthümern, mit denen wir uns abfinden müssen, um die Erze zu erhalten.

Herr **v. Schloer:** Und diese haben welchen Gehalt?

Herr **Haniel:** Sie haben einen sehr verschiedenen Gehalt, der Gehalt von 40 bis 50 pCt. ist der Durchschnittsgehalt.

Eine Zahl Zechen des Bezirks ergiebt einen durchschnittlichen Selbstkostenpreis für Steinkohlen von $5,_{07}$ *M.* loko Werk mit einem Maximal- und Minimalpreis von $5,_{83}$ und $4,_{21}$ *M.* pro 1 000 kg. Ueber die Selbstkosten lege ich dann später eine Tabelle bei.

Frage 2:

Welchen Antheil daran haben:
- die Löhne der Arbeiter,
- die Zwischentransporte,
- die Bergwerkssteuer und die Abgaben an die Knappschaftskassen,
- die allgemeinen Betriebs- und Unterhaltungskosten?

Herr **Haniel:** Das ist eine etwas komplizirtere Tabelle:

Für	Löhne der Arbeiter pCt.	Zwischen-Transporte pCt.	Bergwerks-Steuer pCt.	Knappschafts-Gefälle pCt.	Holzverbrauch pCt.	Kommunalsteuern 2c. pCt.	Allgemeine Betriebs- und Unterhaltungskosten pCt.	General-Unkosten pCt.	Bemerkungen.
Gewöhnlicher und Bessemer Rotheisenstein von der Lahn	39—50	10—13	—	$0,_8$ 1	—	$0,_2$	16—20	23—27	
Brauneisenstein von der Lahn	38—40	11	—	$0,_8$	—	$0,_2$	28	22	
Gerösteten Spath aus dem Siegerland	46—55	10	—	1	—	—	28	15	
Kohleneisenstein	38—40	13	—	2	6	—	17	24	
Raseneisenstein	25—30	70—75	—	—	—	—	—	—	
Steinkohlen	45—60	11	$1,_5$	$1,_5$	11	—$0,_9$	23	6	
			3—4—$4,_7$						
Koks	91	—	—	—	—	—	—	9	der Convertirungskosten,
	45—60	11	$1,_5$	$1,_5$	11	—	22	6	der Selbstkosten.

Vorsitzender: Haben Sie in der Tabelle, die Sie übergeben haben, die Prozente in Werthen ausgeworfen?

Herr **Haniel:** Auch die Werthe finden Sie in den Anlagen 1 und 2.

Vorsitzender: Dort sind die Werthe ausgeworfen?

Herr **Haniel:** Ja, doch wollte ich noch mittheilen, daß die verhältnißmäßig geringen Kommunalsteuern, welche gewöhnlich nach dem Durchschnitt der letzten drei Jahre unter Zugrundelegung des Reinertrages berechnet werden, in der mangelnden Ertragsfähigkeit ihre Begründung finden. Der Durchschnitt der letzten drei Jahre wird angenommen und in den letzten drei Jahren ist nichts gewonnen. Eine eingehende Beantwortung der vorliegenden Frage ergiebt sich aus der Tabelle der Anlagen 1 und 2, die ich übergeben werde.

Vorsitzender: Wünschen die Herren die Zahlen für die übrigen Gegenstände auch noch jetzt hier mündlich mitgetheilt oder genügt es Ihnen, wenn die Tabelle übergeben wird?

Herr **Haniel:** Ich werde Alles zum Drucke überreichen, es würde mir in der gegebenen beschränkten Zeit nicht möglich sein, Alles zu verlesen.

Vorsitzender: Tabellen für die verschiedenen Gegenstände?

Herr **Haniel:** Für die verschiedenen Gegenstände, die Siegener Erze, Kohlen- und Rasen-Eisensteine.

Vorsitzender: Und für Kohlen und Koks ebenso?

Herr **Haniel:** Für Kohlen und Koks ebenso, also das vollständige Material.

Vorsitzender: Ich bitte die Herren, sich zu äußern, ob noch die Zahlen vorgetragen werden sollen.

Herr **Haniel**: In den 2 Stunden ist dies nicht möglich.

Herr **Stumm**: Ich halte das auch für genügend, ich möchte nur prinzipiell bemerken, daß es bei 2 Stunden nicht absolut verbleiben muß. Wenn der Herr Sachverständige in 2 Stunden nicht fertig wird, so würden wir wohl verpflichtet sein, ihn auch länger zu hören.

Vorsitzender: Ich muß wiederholen: ich fürchte, wenn Sie uns das Alles vorlesen, daß wir doch nicht zum Ziele kommen.

Herr **Haniel**: Ich glaube doch. Ich habe mich sehr kurz gefaßt, es würde nicht kürzer werden, wenn ich mündlich referirte. Ich würde dann vielleicht auch einzelne wichtige Punkte übergehen und letztere vorzutragen betrachte ich als eine Pflicht.

Herr **Stumm**: Ich glaube, daß wir allerdings prinzipiell wohl nicht von unserer Geschäftsordnung abgehen dürfen. Der Herr Vorsitzende hat den Herrn Sachverständigen schon darauf aufmerksam gemacht, daß das Verlesen nicht zulässig sei; ich glaube also, daß wir uns an die Geschäftsordnung halten müssen. Dagegen bleibt es ja dem Herrn Sachverständigen ganz unbenommen, so oft er will, in seine schriftlichen Aufzeichnungen hineinzusehen.

Vorsitzender: Deshalb habe ich es mir zu bemerken erlaubt. Ich werde sehen, wohin das führt, um event. einen Hemmschuh anzulegen.

Wenn wir also die Tabelle gedruckt bekommen, so ist wohl die zweite Frage erledigt.

Herr **Stumm**: Ich möchte mir noch eine Frage erlauben in Bezug auf eine Behauptung, die uns ein früherer Sachverständiger hier gemacht hat.

Sie haben eben von den Knappschaftskassen gesprochen. So weit ich die Prozentsätze im Kopfe behalten habe, ist es ein ziemlich geringer Prozentsatz der Selbstkosten, welcher auf die Knappschaftskasse entfällt. Herr Funcke hat hier deponirt, daß auf der einen Seite eine sehr bedeutende Erhöhung der Selbstkosten sich ergeben würde, wenn die Knappschaftskassen in den Fabriken eingeführt würden, und außerdem, daß man nach Ansicht der dortigen Arbeiter fürchtet, daß eine solche Einrichtung dahin führen würde, daß die Lumpe von den ordentlichen Leuten unterstützt würden.

Ich möchte fragen: ist das auch die Auffassung Ihrer Arbeiter und namentlich Ihrer Gewerkschaft, daß die Knappschaftskassen einen solchen Einfluß ausüben?

Herr **Haniel**: Durchaus nicht, im Gegentheil, wir freuen uns, daß wir das schöne Institut haben und suchen es zu erhalten und auf andere gewerbliche Anlagen zu übertragen.

Herr **Stumm**: Und Ihre Arbeiter sind damit zufrieden?

Herr **Haniel**: Sie sind zufrieden; sie sind ja im Vorstande vertreten, der zur Hälfte aus Arbeitgebern, zur andern aus Arbeitnehmern besteht, und wir vertragen uns durchaus gut seit Jahren, in all' den bewegten Zeiten haben wir niemals einen Verdruß gehabt. Ich bin Mitglied des Knappschaftsvorstandes und kann das also aus eigener Wissenschaft bestätigen.

Herr **Stumm**: Sie würden also den Wegfall des Knappschaftsinstituts da, wo es besteht, nicht für eine wünschenswerthe Ermäßigung Ihrer Selbstkosten halten?

Herr **Haniel**: Nein, das sind schlechte Ermäßigungen, die würde ich nicht mit Freuden begrüßen können, im Gegentheil.

Vorsitzender: Wir können zur dritten Frage übergehen.

Frage 3:

Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen, die Verzinsung der Anlagekapitalien, und sind diese Beträge unter Nr. 1 miteingerechnet?

Herr **Haniel**: Die Verzinsung der Anlagekapitalien ist nicht mit in den Selbstkosten enthalten, ebensowenig die Amortisation; wir haben nur die Generalkosten mit berechnet, und diese enthalten die Verzinsung unserer Obligationen resp. Banquierschulden. Dazu möchte ich noch erwähnen: die Amortisationsberechnung ist bei den verschiedenen Gruben nicht übereinstimmend; bei den Gewerkschaften wird gar keine Amortisation berechnet.

Was ich soeben ausführte, betraf die Aktiengesellschaften. Von den Aktiengesellschaften will ich nur ein Beispiel anführen. Auf unserem eigenen Werke hatten wir bis zur letzten Bilanz nach den Statuten folgende Sätze: für die Amortisation von Gebäuden 3 pCt., von den im Abbau begriffenen Kohlengruben 3 pCt., von desgl. Eisensteingruben 5 pCt., von den im Betrieb befindlichen Oefen 5 pCt., von desgl. Dampfmaschinen 5 pCt., von desgl. Dampfkesseln 8 pCt. und von den Werkzeugsmaschinen 5 pCt.

Nach diesen Sätzen beträgt die Amortisation für 1 000 kg Eisensteine $2{,}_{40}$ bis 3 ℳ und für 1 000 kg Kohlen 40 bis 50 ₰; für Koks wird Amortisation nicht berechnet. In den letzt verflossenen Jahren sind weder Amortisationen, noch Zinsen für die Aktionäre vom Kohlen- und Erzbergbau verdient, es ergab sich vielmehr ein erheblicher Verlust.

Vorsitzender: Wir würden nun zur vierten Frage übergehen können.

Frage 4:

Wie liegen die entsprechenden Verhältnisse im Auslande?

Herr **Haniel**: Die Selbstkosten, betreffend die Materialien im Auslande, möchte ich bitten, verlesen zu dürfen, weil ich mit den französischen und belgischen Verhältnissen mich erst in der letzten Zeit vertrauter gemacht habe.

1. Frankreich.

α. Erze.

Frankreich verfügt im Norden, namentlich an der belgisch-luxemburgischen Grenze über reiche Erzvorräthe, welche zu äußerst billigen Selbstkosten zu beziehen sind. Luxemburger Minetteerze kommen schon zu $2{,}_{50}$ ℳ pro 1 000 kg auf den Markt und haben etwa $2{,}_{20}$ bis $3{,}_{60}$ ℳ Gestehungskosten.

Aber auch in den Alpen, Pyrenäen, Cevennen 2c. besitzt Frankreich reiche Lager vorzüglicher Erze, die bisweilen, wie beispielsweise die Werke im Creuzot, dicht bei den Fabrikanlagen befindlich sind. Für Erze von St. Dizier beträgt der Verkaufspreis 4 Frcs. = $3{,}_{20}$ ℳ pro Tonne.

Bezüglich der Erze für die Stahlproduktion ist Frankreich größtentheils auf den Bezug nordspanischer und algierischer Erze angewiesen, deren Selbstkosten sich der billigeren Transportkosten wegen erheblich niedriger stellen, als für den deutschen Konsumenten, wie auch von Seiten der französischen Hüttenbesitzer bei ihren Aussagen vor der Kommission des Tarifs ausdrücklich anerkannt wird.

Die Transportkosten für diese Erze bis zum Creuzot betragen . . . . $9{,}_{70}$—$14{,}_{40}$ ℳ
für deutsche Werke . . . . $15{,}_{50}$—$17{,}_{50}$ „

β. Kohlen und Koks.

Die Lagerungsverhältnisse im Kohlengebirge sind in Mittel- und Südfrankreich zufriedenstellende und die Qualität der Kohle theilweis eine zur Koksfabrikation und zur Benutzung derselben als Maschinenkohle vorzüglich geeignete; im Norden bietet indessen der Kohlenbergbau Schwierigkeiten, welche zu verhältnißmäßig hohen Selbstkosten führen und demgemäß auch höhere Selbstkosten für Koks im Gefolge haben.

Dieselben betragen im Bassin du Nord:
8—10 M. für Kohlen und
17—20 „ für Koks.
Der durchschnittliche Verkaufspreis:
12—14 M. für Kohlen im Norden,
15—16 „ „ „ in Mittelfrankreich,
augenblicklich jedoch etwas billiger.

Vorsitzender: Das ist Alles pro 1 000 kg?

Herr **Haniel:** Durchaus, die ganze Beantwortung geht auf 1 000 kg.

Die Selbstkosten der Zeche Aniche stellen sich, wie folgt:

Löhne	$6_{,91}$ Frcs.,
Materialien	$3_{,13}$ „
Bergwerkssteuer 2c.	$0_{,18}$ „
Sonstige Steuern und Generalkosten	$0_{,67}$ „
	$10_{,89}$ Frcs. = $8_{,712}$ M. pro Tonne.

Die Löhne pro 1 000 kg Kohlen beziffern sich auf $5_{,53}$ M.,
der Holzverbrauch auf . . . . $0_{,80}$ „
der Effekt beträgt der obenangeführten Gründe wegen im Norden nur 190 t pro Jahr.

Den Jahresverdienst der Arbeiter ergibt folgende Uebersicht:

1865.	1870.	1873.	1876.	1877.
753 Frcs. $602_{,4}$ M.	813 Frcs. $650_{,4}$ M.	1 117 Frcs. $893_{,6}$ M.	1 051 Frcs. $840_{,8}$ M.	951 Frcs. $760_{,8}$ M.

wobei jedoch zu berücksichtigen ist, daß 35 pCt. der Arbeiter im Alter von unter 20 Jahren stehen.

Der Tarif-Kommission ist der Tagelohn des Bergmannes auf $3_{,40}$ M., der Jahresverdienst auf 1 020 M. angegeben worden.

Die Hülfs- und Unterstützungskassen werden in hohem Maße bedacht; dieselben beziffern sich in Nordfrankreich auf $89_{,19}$ Frcs. pro Jahr und Arbeiter und in Südfrankreich, wo der Durchschnittslohn des Kohlenarbeiters noch 1 000 M. pro Jahr beträgt (Alais), auf 118 Frcs. pro Arbeiter und Jahr.

Der Kohlenbergbau in Frankreich wird durch einen Einfuhrzoll von $1_{,20}$ Frcs. pro Tonne, welcher sich durch die Abgabe für die Statistik auf $1_{,14}$ M. erhöht, geschützt.

Die Bergwerkssteuer, welche auf sämmtlichen französischen Kohlengruben lastet, beträgt 5 pCt. vom Nettoerlös.

Unter staatlicher Aufsicht stehende Knappschaftskassen existiren in Frankreich nicht. Dahingegen sind die Werke bei ihrer auch jetzt noch verhältnißmäßig günstigen Situation im Stande, hohe Zuschüsse für Schulen, Kirchen und hohe Ausgaben für den Bau von Arbeiterhäusern 2c. zu bestreiten.

Amortisation ist in den angegebenen Selbstkosten wie bei den deutschen Werken nicht mit einbegriffen.

Die Kohlenproduktion Frankreichs hat sich
von 1869 in Höhe von . . . . 13 509 745 t,
in 1877 auf . . . . 16 889 201 t,
mithin um 25 pCt. gesteigert.

Die Einfuhr ist von . . . . 6 664 000 t in 1869
auf . . . . 9 892 886 t in 1877
mithin um 50 pCt. angewachsen, welche die gedeihliche Entwickelung der französischen Industrie dokumentiren dürfte.

2. England.

(Distrikte Middlesborough, Cumberland, Süd-Wales und Schottland.)

a. Erze.

Der Middlesborough-Distrikt hat Erze zur Bereitung des gewöhnlichen Puddel- und des Gießereieisens in ausreichenden Mengen und in nächster Nähe der Hochofenwerke, ebenso die vorzüglichen Durham-Kohlen und Koks, so daß die Hütten für Erztransporte nur 6 d. bis 1 s. pro Tonne Fracht in Ansatz zu bringen haben und die Selbstkosten für Erze zur Gießerei-Roheisenfabrikation augenblicklich mit 3 s. 9 d. pro Tonne in die Selbstkostenberechnung aufnehmen können.

Zu Stahl verarbeitet Middlesborough einen geringen Theil Cumberland, den weitaus größeren Theil fremder Erze.

Cumberland besitzt reiche Lager vorzüglicher Hämatit-Rotheisensteine mit einem Durchschnittsgehalt von 54—56 pCt. und verarbeitet solche ausschließlich. Die Fracht bis zur Hütte variirt von 6 d. im nördlichen bis zu 3 s. im südlichen Bezirk.

Süd-Wales ist mehr als die vorgenannten Bezirke auf den Bezug fremder Erze angewiesen, mehr als jene aber auch hinsichtlich der Seefrachtverhältnisse begünstigt, wie die nachfolgende Tabelle zeigt.

Schottland ist bei Bezug seiner Erze einer der begünstigtesten Distrikte, wenn auch seine Anlagen in neuerer Zeit nicht fortgeschritten sind. Erze und Kohlen sind so nahe beisammen gelagert, daß die Fracht bei einem Selbstkostenpreise von 14—15 s. sich nur bis 1 s. 6 d. für erstere und bis 9 d. für letztere erhebt.

Für den Bezug fremder Erze ist Schottland nicht minder bevorzugt, wie die englischen Werke überhaupt.

Neuerdings verarbeitet der Distrikt auch Cumberland-Erze.

Die Selbstkosten für eigene Erze zeigt folgende Tabelle:

Distrikt:	loko Grube pro Tonne. s.	Royaltie pro Tonne. s.	Fracht pro Tonne. s.	loko Hütte pro Tonne. s.	Bemerkungen.
Cumberland:					
Hämatit-Rotheisensteine . .	7—8	2—3	Nördl. Bez. 6 d. / Südl. Bez. 3 s.	11—14	Cleator-Lager 55—60 pCt. / Furneß-Lager 52—55 pCt.
Middlesborough			6 d. — 1 s.	4 s. 6 d. — 5 s. 3 d.	
Glasgow:					
Geröst. Blackband . . .			bis 1 s. 6 d.	14—15	55—60 pCt. Gehalt.

Es wird gegenwärtig angestrebt, die Royalties, welche z. B. noch 2—3 s., bisweilen noch mehr betragen und dem Grundbesitzer zu gut kommen, auf 1 s. herabzudrücken, wodurch sich die Erzpreise um 1—2 s. ermäßigen würden.

Vorsitzender: Wie viel Prozent macht die Royaltie auf die Tonne Erz?

Herr **Haniel:** Die Royaltie beträgt 2 bis 3 s. pro Tonne Erz.

Vorsitzender: Und der Preis ist?

Herr **Haniel:** 12 bis 14 s.

Vorsitzender: Das würden also 20 pCt. sein?

Herr **Haniel:** Ja, die Royalties werden wahrscheinlich ermäßigt werden.

(Zuruf: Zeitungsnachricht!)

Nein, nach zuverlässigen Mittheilungen.

Herr **Stumm:** Würden Sie den Betrag der Royalties, welchen bisher noch kein Sachverständiger anzugeben vermochte, für die verschiedenen Kohlendistrikte anzugeben in der Lage sein?

Herr **Haniel:** Wenn Sie erlauben, würde ich mir gestatten, hierauf später zurückzukommen.

Für fremde Erze von Spanien, Algier, Elba ꝛc., für welche sich die Ankaufspreise auf 7, 14, 11 s. stellen, belaufen sich die Frachten nach den englischen Werken, denen wir vergleichsweise diejenigen nach den deutschen Werken gegenüberstellen, wie folgt in Schilling pro Tonne à 1016 kg:

Erze von	Ankaufspreis.	Die Frachten betragen bis: Wales (Cardiff Swansea).	Cleveland (Middlesborough).	Cumberland (Maryport Barrow).	Schottland (Glasgow).	Rotterdam.	Ruhrort.	Oberhausen.	Bochum.	Mithin Deutschland ungünstiger.
Bilbao . .	7 s.	7 s. 6 d. b. 8 s. 6 d.	8 s. 9 d. bis 10 s.	10 s.	9 s.	13 s. bis 13 s. 9 d.	15 s. 6 d. bis 16 s.	17 s. bis 17 s. 6 d.	17 s. 9 d.	7 s. 6 d. bis 10 s.
Bona . .	14 s.	8 s.	8 s. 6 d.	—	—	10 b. 13 s.	13 s. 6 d. bis 15 s. 6 d.	15 bis 17 s.	—	8 bis 9 s.
Elba . .	11 s.	8 s.	8 s. 6 d.	—	—	10 b. 13 s.	13 s. 6 d. bis 15 s. 6 d.	15 bis 17 s.	—	8 bis 9 s.
Cartagena.	—	7 s. 8 d.	—	—	—	12 s. 6 d. bis 13 s.	15 s bis 15 s. 6 d.	16 s. 6 d. bis 17 s.	—	9 bis 10 s.
Santander	—	8 s. 6 d.	—	—	—	10 s. bis 10 s. 6 d.	—	—	—	6 bis 7 s.

Cardiff zahlt ab Hafen bis Hütte 1 s. pro Tonne, Middlesborough 0 s., Cumberland 0 s. — Dortmund-Hoerde 4 s. 9 d., Bochum 4 s. 6 d., Oberhausen 4 s., Ruhrort 2 s. 6 d. bis 3 s. ab Rotterdam.

In gleicher Weise zeigt sich ein ungünstiges Verhältniß für Deutschland, im Vergleich zu den englischen Werken, wenn die Frachten pro Tonne Roheisen gegenübergestellt werden, wie die nachfolgende Uebersicht darthut.

Die Transportkosten bei Verwendung eigener Materialien betrugen nämlich in 1877:

für	Brennmaterial ℳ	Erze ℳ	Kalkstein ℳ	Zusammen. ℳ
West-Schottland . .	1,82	3,82	1,19	6,80
Süd-Staffordshire .	1,53	4,16	1,70	7,82
Cumberland . . .	9,77	4,59	0,59	14,96
Süd-Wales . . .	1,82	13,77	0,76	16,32
Middlesborough . .	3,06	4,08	1,53	8,67
Rheinland-Westfalen:				
Oberhausen . . .	2,58	11,25	2,57	16,40
für andere Werke bis	—	—	—	23,50

Daß für diese Aufstellung in Bezug auf England nicht die billigsten Frachtsätze in Anrechnung gebracht sind, leuchtet nach dem Vorhergesagten ein, es ist aber auch klar, wenn man die vorausgeschickten Frachtaufstellungen prüft, daß dieses Verhältniß für Deutschland ein noch ungünstigeres werden würde, wenn man der Verwendung ausländischer Erze die nöthige Berücksichtigung zu Theil werden läßt.

Ich komme auf die Kohlen und Koks.

Wie für Erze, so ist England in einzelnen Distrikten auch in Bezug auf die Kohle außerordentlich günstig situirt.

Der Durham- und Northumberlandbezirk, welcher circa 1/4 der gesammten Kohlenproduktion Englands und doppelt soviel wie Frankreich liefert, fördert Kohle von besonderer Reinheit und vorzüglicher Qualität, so daß bei Verarbeitung derselben zu Koks die Waschkosten, welche für die deutsche Kohle von 0,12—0,60 ℳ pro Tonne Koks betragen, gespart werden, während außerdem die westfälischen Fettkohlen nicht selten 10, 15 bis 20 pCt. unreiner Bestandtheile enthalten.

Die Selbstkosten beziffern sich

für Durham-Kokskohle auf 7 s. 6 d. bis 8 s. 6 d. loko Hütte Middlesborough,

und auf 8 s. 2 d. bis 9 s. loko Hütte Cumberland,

für Kesselkohlen auf 7 s. loko Hütte Middlesborough,

und auf 8 s. loko Hütte Cumberland.

Der schottische Distrikt liefert seine vorzügliche Anthracitkohle an die schottischen Eisenproduzenten zu pp. 5 s. bis 6 s. 3 d. loko Hütte bei 5 s. bis 5 s. 6 d. Selbstkosten, die Fracht ist ein Minimum.

Stochkohlen haben 3 s. 6 d. Selbstkosten.

Der Distrikt von Wales (Cardiff, Swansea) hat die billigsten Kohlen des ganzen Landes, dieselben berechnen sich auf 3 s. 6 d. bis 4 s. loko Hütte für gesiebte Kohlen.

Es kommt dort Frauenarbeit viel in Anwendung.

Herr **Stumm:** Wie verhält es sich mit den ausgesiebten feineren Kohlen?

Herr **Haniel:** Die haben wir eben gehabt.

Herr **Stumm**: Sie verstehen unter Kesselkohlen die Staubkohlen?

Herr **Haniel**: Das sind die schlechteren, die man zum eigenen Kesselverbrauch verwendet.

Herr **Stumm**: Schlecht ist ein relativer Begriff; Sie meinen unreine Kohlen?

Herr **Haniel**: Unreine und feinere Kohlen durcheinander, wie die Grubenförderung es gerade mit sich bringt.

Herr **Meier**: Eine schlechtere Qualität?

Herr **Stumm**: Gewiß, aber, so weit mein Gedächtniß reicht — es ist sehr schwer, den angeführten Zahlen vollständig zu folgen — haben Sie einen besonderen Preis nicht für die von den gesiebten Kohlen abgesonderten Staubkohlen angegeben?

Herr **Haniel**: Das, glaube ich, ist schon theilweise geschehen und wird auch noch kommen.

Herr **Stumm**: Ich bin der Ansicht, daß das Material, welches der Herr Sachverständige vorbringt, das interessanteste ist, was wir bis jetzt bekommen haben, und ich folge seiner Darstellung mit großer Aufmerksamkeit.

Herr **Haniel**: Ich glaube, meine Herren, ich habe mich nicht kürzer fassen können.

Herr **Stumm**: Das Eine möchte ich konstatiren, daß es fast nur Zahlen sind, die verlesen werden.

Vorsitzender: Auch ich habe noch keine Veranlassung zu unterbrechen.

Herr **Haniel**:

Im Allgemeinen beträgt der Holzverbrauch $0,_{16}$ *M.* pro Tonne, die Löhne betrugen $3,_{25}$—$4,_{60}$ *M.* pro Tonne und der Effekt 420 Tonnen gegen einen Effekt von 225 Tonnen, welche der deutsche Arbeiter jährlich erzielt.

Die Kokspreise richten sich nach den Kostenpreisen in den einzelnen Distrikten; sie betragen für Durham-Koks:

12 s. loko Hütte Middlesborough,

15 s. 6 d. bis 16 s. 6 d. loko Hütte Cumberland,

ein Preis der nicht hoch erscheinen kann, wenn man berücksichtigt, daß die Qualität eine unübertreffliche und der Koksverbrauch bei der Roheisenproduktion nur ton per ton ist, während deutsche Werke bis 1 650 kg für die Tonne Roheisen bedürfen.

Selbstkosten der Kohlen- und Kalksteine.

	Transportkosten pro Tonne.	Loko Hütte Middlesborough pro Tonne.	Loko Hütte Cumberland pro Tonne.
Durham-Kokskohle	—	7 s. 6 d. — 8 s. 6 d.	8 s. 2 d. — 9 s. 6 d.
do. Kesselkohle	—	7 s.	8 s.
do. Koks	—	12 s.	15 s. 6 d. — 16 s. 6 d.
Kalksteine	—	4 s.	—
do.	1 s. 6 d.	—	3 s. 6 d.
Schottland.	Loko Grube pro Tonne.	Fracht pro Tonne.	Loko Hütte pro Tonne.
Anthracitkohle	5 s. — 5 s. 6 d.	bis 9 d.	5 s. — 6 s. 3 d.
Stockkohlen	3 s. 6 d.	bis 9 d.	3 s. 6 d. — 4 s. 3 d.
Kalksteine	—	—	2 s. 6 d. — 3 s. 6 d.
Wales.			
Gesiebte Kohlen	—	—	3 s. 6 d. — 4 s.

γ. Kalkstein.

Aehnlich liegt das Verhältniß bei den Kalksteinen, deren Selbstkosten

für Middlesborough $4,_{00}$ *M.* loko Hütte,
„ Cumberland $3,_{50}$ „ „ „
„ Schottland $2,_{50}$ „ „ „

betragen, gegenüber einem Preis von $3,_{75}$ *M.* und mehr, welchen deutsche Werke hierfür anzulegen haben bei gleichzeitig theilweis erheblich höherem Kalksteinzuschlag.

3. Belgien.

a. Eisenstein.

Nach offiziellen Angaben förderte Belgien im Jahre 1876 an Eisenstein 269 206 Tonnen im Werthe von 2 457 994 Frcs., mithin von $9,_{13}$ Frcs. = $7,_{30}$ *M.* pro Tonne.

Die belgischen Eisensteine eignen sich in Mischung mit anderen Erzen zur Herstellung von gutem Puddel- (Affinir-) und grobkörnigem Gießerei-Roheisen. Der Eisengehalt der Erze aus den verschiedenen Lagern von der Sambre, Ourth und Maas variirt zwischen 38 und 45 pCt. Außerdem verhüttet Belgien luxemburgische und französische Eisensteine von der oberen Marne (St. Dizier).

Die Luxemburger Erze, welche sich auf $2,_{20}$—$3,_{20}$ *M.* loko Grube stellen, kosten — bei Verrechnung eines Frachtaufwandes von $4,_{60}$—$5,_{25}$ *M.* — loko Hütte $6,_{85}$—$8,_{43}$ *M.*

Der Bezug fremder Erze (aus Spanien, Algier 2c.) ist der etwas billigeren Seefracht nach Antwerpen, vor allen Dingen aber der kurzen Entfernungen der Werke vom Seehafen und der billigen Lokalfrachten wegen um ein Erhebliches billiger, als für deutsche Werke.

Für die Lütticher Werke beträgt diese Entfernung 78 englische Meilen.

Für Charleroi . . . 68 engl. = 15 deutsche Meilen,
für Ruhrort hingegen . 130 „ = $28,_{6}$ „ „

Herr **Stumm**: Die deutsche Meile verstehen Sie zu $7^1/_2$ km?

Herr **Haniel**: Ja!

Nach Osnabrück 177 englische = $37,_{8}$ deutsche Meilen.

Nach mir vorliegenden Mittheilungen über die Betriebs-

verhältnisse belgischer Werke, welche zum Theil außerordentlich hohe Prozentsätze an Schlacken, die sich zu 1,37—2,50 Frcs. loko Hütte berechnen, mitverhütten, und zwar bis 60 pCt., sind diese in der Lage

Oettinger Eisenstein	zu	8,49	Frcs.	pro Tonne,
Belgischen Oligiste	„	11,67	„	„ „
Luxemburger do.	„	9,58	„	„ „
Rodinger Erz	„	8,38	„	„ „
St. Dizier „	„	12,00	„	„ „

in die Selbstkosten einzusetzen, so daß sich die Ausgaben bei der Puddel- und Gießereiproduktion für die zu verwendenden Erze auf

10,73 Frcs. für Weicheisen,
12,86—21,91 „ „ Starkeisen,
11,50—26,36 „ „ Gießereieisen

pro Tonne Eisen stellen.

Herr **Stumm**: Pro Tonne Roheisen?

Herr **Haniel**: Ja.

Dahingegen hat ein normal arbeitendes deutsches Werk 19,29 ℳ = 24,10 Frcs. für die erste Qualität, 27,27 ℳ = 34,10 Frcs. für Gießereieisen, für Erze zu verausgaben.

Herr **Stumm**: Ist bei den normal arbeitenden deutschen Werken auch der Prozentsatz von Schlacken mitenthalten, oder sind blos Erze im Möller angenommen?

Herr **Haniel**: Das hängt von der Qualität des Eisens, welches man erzielen will, ab.

Herr **Stumm**: Ich meine, sind bei dem Kostenpreise von Roheisen, den Sie angegeben haben, auch Schlacken mit enthalten, oder blos die Erze?

Herr **Haniel**: Etwas Schlacken wohl, aber es richtet sich nach der Qualität des Eisens, welches man beabsichtigt zu gießen; jedoch bei weitem nicht in dem hohen Prozentsatze wie in Belgien.

Herr **Stumm**: Warum werden nicht mehr Schlacken zugesetzt?

Herr **Haniel**: Schlacke und Schlacke ist verschieden.

Herr **Stumm**: Warum sollten die deutschen Schlacken schlechter sein, als die belgischen?

Herr **Haniel**: Das kann ich nicht sagen, aber, in so großen Massen angewendet, würde unsere Qualität doch verringert.

Herr **Meier**: Darum hat wohl das belgische Eisen, weil man soviel Schlacken zusetzt, eine schlechte Qualität?

Herr **Haniel**: Generell darf man das nicht sagen. Es sind einzelne Hüttenwerke, die das nicht so machen.

Darf ich fortfahren und zu Kohlen und Koks übergehen?

In den Hauptdistrikten von Lüttich und Charleroi sind die Kohlen in unmittelbarer Nähe der Hochöfen gelagert, was den dortigen Produzenten von großem Vortheil ist, da sie in der Lage sind, einen guten Koks aus nächster Nähe zu beziehen.

Die Gestehungskosten für die Kohlen werden verschieden angegeben; die durchschnittlichen Selbstkosten in 1876 bezifferten sich auf 13,28 Frcs. pro Tonne, was einen Ueberschuß von 0,26 Frcs. pro Tonne gegen den Verkaufspreis ließ.

Augenblicklich stellt sich Kokskohle in den beiden Revieren Centre und Lüttich, zuzüglich 15 Cts. für Transportkosten auf 9,13 Frcs.

Bei einem Kohlenverbrauch von 1 325 kg und Anrechnung von 1,80 Frcs. Konvertirungskosten berechnet sich der Kokspreis loko Koferei auf 13,90 Frcs. = 11,12 ℳ pro Tonne, mithin auf 14,50—15 Frcs. loko Hütte.

Die Koksqualität ist eine gute, der Verbrauch deshalb bei der Eisenproduktion ein relativ geringer.

Die Bergwerkssteuer beträgt $2\frac{1}{2}$ pCt. vom Reinertrage und gelangt nur beim Steinkohlenbergbau zur Erhebung.

Das Verhältniß der Knappschaftskassen zu den Werken ist ähnlich wie bei uns.

Die Löhne betrugen in 1876 und 1877 4,8—5,2 ℳ pro Tonne gegen 4,86 ℳ in 1867—1871.

Der Durchschnittslohn, einschließlich der Frauen und Kinder, welche in großer Zahl beschäftigt werden, betrug:

1869 . . .	2,79 Frcs.	=	2,23 ℳ,
1870 . . .	2,86 „	=	2,29 „
1871 . . .	2,89 „	=	2,31 „
1872 . . .	3,48 „	=	2,78 „
1873 . . .	4,34 „	=	3,47 „
1874 . . .	4,07 „	=	3,26 „
1875 . . .	3,85 „	=	3,08 „
1876 . . .	3,50 „	=	2,80 „

Herr **Stumm**: Sie haben natürlich hier einfach die Mark zu 1 Frank 25 Centimes gerechnet, in dem Verhältniß von 8 zu 10 Groschen?

Herr **Haniel**: Wie 8 zu 10 Groschen.

Die angegebenen Zahlen verstehen sich pro Tag und Arbeiter, und zwar waren in 1876 hieran betheiligt:

der Arbeiter unter Tage mit 3,73 Frcs.,
der Arbeiter über Tage mit 2,72 Frcs.

Im Lütticher Bezirk wurden in 1877 690 ℳ (862 Frcs.) Jahresverdienst berechnet gegen 828 ℳ (1 035 Frcs.) in 1876.

Bei der Amortisationsberechnung verfährt man in Belgien ebensowenig einheitlich, wie in Deutschland.

Für die Abnutzung der Substanz des Bergwerksvermögens wird in Belgien, wie bei den meisten Gewerkschaften in Deutschland, kein Betrag in die Selbstkosten aufgenommen.

Vorsitzender: Sie haben uns vorhin mitgetheilt, daß die Franzosen selbst in ausreichender Menge vorzügliche Kohlen hätten?

Herr **Haniel**: In ausreichender Menge wohl nicht, weil Frankreich viele Kohlen importirt — ich meine, daß ich das Wort „ausreichend" nicht gebraucht habe.

Herr **Stumm**: Würde das nicht vielleicht so gemeint sein, daß die vorhandenen Kohlen für die französischen Werke ausreichend vorhanden sind, denn den französischen Werken, kann es, abgesehen vom Kohlenzoll, ja wohl gleichgültig sein, ob Saarbrücken in Frankreich liegt oder in Deutschland?

Vorsitzender: Nein, es sind die französischen Kohlen gemeint, ich bitte, das nochmals zu wiederholen. Ich wollte konstatirt sehen, das Kohlen eingeführt werden.

Herr **Haniel**: Die Kohlenproduktion Frankreichs ist für den Konsum nicht ausreichend, jedoch ist die Qualität für Koks und Maschinenkohlen eine zufriedenstellende.

Vorsitzender: Daraus geht eben nicht hervor, daß die französischen Eisenwerke für ihren Bedarf fremde Kohlen nicht einführen.

Herr **Haniel**: Das ist hier nicht erwähnt.

Vorsitzender: Wer das aber liest, muß der Ansicht werden, daß Frankreich ausreichende Kohlen für seine Zwecke hat.

Herr **Haniel**: Es kommt noch im Verlaufe meines Vortrages, daß Frankreich namhafte Bezüge auch aus Deutschland macht.

Vorsitzender: Wir können demnach konstatiren, daß der Geheimrath Haniel sich vollständig bewußt ist, daß Frankreich zu seinen hüttenmännischen Zwecken fremde Kohlen einführt, wie das in Belgien auch wohl geschieht. Führt Belgien auch Kohlen zu hüttenmännischen Zwecken ein?

Herr **Haniel**: Koks allerdings! Wir selbst haben kleine Quantitäten geliefert, aber von Bedeutung ist es nicht; wir haben einmal versucht mit der Aktiengesellschaft John Cockerill einen größeren dauernden Abschluß zu erzielen, haben aber nicht reüssirt, weil die dortigen Kohlen und Koks

billiger waren. Unser Koksabsatz nach Belgien reduzirt sich auf ziemlich unbedeutende Quantitäten da, wo man gerade unsere Qualität vorzieht.

Herr **Huber**: Haben Sie nach Frankreich Absatz an Koks?

Herr **Haniel**: Wir haben nach Frankreich Probekoks geliefert, die Aufträge haben aber nicht vorgehalten, und das Werk, an welches wir lieferten, machte bankerott.

Vorsitzender: Sonst werden auch von Westfalen nach Frankreich Koks eingeführt?

Herr **Haniel**: Hin und wieder, aber es sind mehr Versuchssendungen, soweit mir bekannt, keine nachhaltigen.

Herr **Stumm**: Es ist uns mitgetheilt worden, daß Longwy fast ausschließlich westfälische Koks bezieht.

Herr **Haniel**: Es kann sein, daß, da wir ja auch Probekoks geliefert haben, jene Versuche zu Abschlüssen mit Longwy geführt haben.

Herr **Stumm**: Longwy und Luxemburg liegen dicht neben einander?

Herr **Haniel**: Ja, aber es kommt für Frankreich hinzu der Einfuhrzoll von 1 Frcs. 20 Cts.

Herr **Stumm**: Ich habe 1 Frcs. 50 Cts. im Kopfe.

Herr **Haniel**: Es kommt noch ein kleiner Zuschlag für die Statistik hinzu, so daß die bezüglichen Kosten im Ganzen auf 1,14 M. = 1,425 Frcs. sich berechnen.

Vorsitzender: Wir würden zum zweiten Kapitel übergehen können:

b. Löhne.

Frage 1:

Hat die Lage der Eisenindustrie Einfluß auf die Höhe der gezahlten Arbeiterlöhne gehabt und event. welchen?

Der Einfluß des industriellen Rückganges findet in der Höhe des Verdienstes der beschäftigten Arbeiter auch beim Bergbau unverkennbaren Ausdruck.

Während früher im Erzbergbau der Verdienst der Arbeiter für die 10stündige Schicht im Siegenschen 3,50—4 M., im Lahnrevier 2,30—2,50 M. bei günstiger Lage der Industrie betrug, ist derselbe auf 2,50 M. im Siegenschen und 1,80 M. an der Lahn gegenwärtig heruntergegangen.

Auf den Kohlenzechen verdient der Tagearbeiter augenblicklich 2—2,20 M. bei ausnahmsweise hohen Anforderungen des Unterhalts.

Die Schwankungen des Durchschnittsverdienstes zeigen sich in den folgenden Daten:

	1869 M.	1871 M.	1874 M.	1876 M.	1878 M.
Kohlenzeche I. Jahresverdienst	760,00	860,00	1075,00	960,00	770,00
durchschnittlich pro Schicht	2,54	2,86	3,61	3,23	2,58
Zeche V. do.	2,71	2,68	3,31	2,73	2,28
Zeche VI. do.	2,58	2,86	3,43	2,81	2,05

Herr **Stumm**: Die jugendlichen Arbeiter sind nicht dabei eingeschlossen?

Herr **Haniel**: Ja, die sind eingeschlossen.

Die Löhne der Arbeiter bezifferten sich demgegenüber in England wie folgt:

Erzbergbau.				Kohlenbergbau.			
Middlesborough. Tagelöhne der	1870 12stündige Schicht	1873 8—9stünd. Schicht	1877 8—9stünd. Schicht	Durham. Tagelöhne der	1871 12stündige Schicht	1873 10 1/2stünd. Schicht	1877 10 1/2stünd. Schicht
Erzhauer	4 s. 6 d.	7 s.	5 s. 5 d.	Hauer	4 s. 8 1/4 d.	7 s. 6 3/4 d.	4 s. 8 1/2 d.
Aufseher	4 s. 4 d.	6 s. 6 d.	5 s. 5 d.	Steiger	3 s. 11 1/2 d.	6 s. 8 1/4 d.	5 s. 1/4 d.
Füller	3 s. 5 d.	4 s. 6 d.	3 s. 6 d. - 4 s.	Schlepper	3 s. 3 3/4 d.	5 s. 4 d.	3 s. 5 d.
Schlepper	3 s. 1 d.	3 s. 8 d.	3 s. 4 d.	Gesteinsarbeiter . .	4 s.	6 s. 5 1/2 d.	4 s. 4 3/4 d.
Jungen.	1 s. 6 d.	2 s.	1 s. 9 d.	Maschinisten (unterird.)	3 s. 7 d.	6 s. 6 d.	4 s. 9 d.
Maschinisten . . .	4 s.	5 s. 6 d.	4 s. 11 d.	Pumpensteiger . .	3 s. 7 d.	6 s. 3 d.	4 s.
Durchschnittlich	—	—	3 s. 6 d.	Heizer	2 s. 11 3/4 d.	4 s. 6 d.	3 s. 3 d.

Ueber die Verhältnisse in Belgien und Frankreich ist das Erforderliche bereits früher erwähnt.

c. Frachten.

Frage 1:

Wie hoch sind Ihre Frachten nach den Hauptkonsumtionsplätzen der Eisenindustrie?

Von den Siegerländer Gruben bis zu den Siegerländer Hütten beträgt die Fracht 2—3 M. pro Tonne, einschließlich des Fuhrlohnes von der Grube bis zur Versandtstation.

Dieses anscheinend günstige Verhältniß wird indessen durch die hohen Transportkosten für die Kohlen wieder aufgehoben.

Bis zur Hütte in Oberhausen beträgt die Fracht von den

Siegener Gruben . . .	3,5—4,8 M.	pro Tonne,
von der Lahn	5 —6	= =
bei theilweiser Wasserverladung.	4,9	= =
bei gänzlicher Wasserverladung.	4,8	= =

Letztere Verladungsweise ist indessen bei dem schwankenden Wasserstande der Lahn, die noch immer der endlichen Regulirung harrt, nur in wenigen Monaten des Jahres zulässig.

Die Fracht für Siegerländer Erze beträgt somit circa

50 pCt., diejenige für Erze von der Lahn ca. 100 pCt. der Selbstkosten.

Die Fracht für Rasenerze von der Yssel und Maas berechnet sich auf 3,5—4,83 M. pro Tonne.

Für Kohlen und Koks beträgt dieselbe von 0,50—2 M. Ausführlichere Angaben enthalten die Anlagen 5 und 6.

Frage 2:

Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Produkte konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Die ursprüngliche Basis, auf welcher die Frachten für Rohprodukte konstruirt waren, dürfte der Satz von 1 Silberpfennig pro Centner und Meile, nebst einer Expeditionsgebühr von 2,50 M. — 3 M. pro 100 Ctr. gewesen sein.

Diese Einheitssätze sind indessen in Folge der mannichfachen Schwankungen der Tarifsätze in neuerer Zeit, namentlich aber seit der 20procentigen Tariferhöhung vom 1. August 1874, welche der Industrie schwere Schädigungen bereitet hat, und welche zum Theil auch heute noch, wie beispielsweise für Kalksteinsendungen ab Dornap und Letmathe fortbesteht, nicht in Kraft geblieben und ist zur Zeit eine einheitliche Basis für die Konstruktion der Frachten nicht zu erkennen.

Im Allgemeinen läßt sich sagen, daß die Eisenbahnfrachten sich zusammensetzen aus der nach der Fahrtlänge sich richtenden Fracht, der Expeditionsgebühr und den Nebengebühren.

Der Frachtsatz pro Centner und Meile variirt bisweilen ganz erheblich, wie Anlage 6 zeigt; ein Einheitssatz hierfür besteht nicht.

Die Expeditionsgebühr ist neuerdings für eine Anzahl von Frachtsätzen auf 8 M. bis 12 M. pro 10 000 kg oder 0,80 M. bis 1,20 M. pro Tonne je nach der Entfernung normirt worden, wie nachfolgendes Tableau zeigt.

Die Expeditionsgebühr beträgt bei Entfernungen:

von	0	bis	10 km	0,80 M.	pro	Tonne,	
"	11	"	20 "	0,90	"	"	"
"	21	"	30 "	1	"	"	"
"	31	"	40 "	1,10	"	"	"
"	über		40 "	1,20	"	"	"

Herr **Stumm**: Auf welche Bahnen beziehen sich diese Angaben?

Herr **Haniel**: Auf die Köln-Mindener, auf die Bergisch-Märkische und die Rheinische Bahn.

Herr **Stumm**: Haben diese Bahnen ihren Kohlentarif unter den Silberpfennig heruntergesetzt als Streckensatz?

Herr **Haniel**: Es ist nicht ganz unter einem Pfennig, aber darauf komme ich später noch zurück.

Die Nebengebühren erscheinen als Zechenfracht (Abholegebühr), Rangirgebühr und Zustellungsgebühr und steigen bis zu 3 M., in vereinzelten Fällen sogar noch höher an.

Wie schwer Expeditionsgebühr und Nebengebühren auf den Transporten lasten, welche nur kurze Strecken zu durchlaufen haben, ergibt sich aus nachstehender Tabelle, welche den Antheil der Expeditionsgebühr und Nebengebühren, in Prozenten ausgedrückt, zeigt.

Es beträgt nämlich:

Für	Entfernung kg	Die Expeditionsgebühr, Prozent der Gesammtfracht.	Die Nebengebühren, Proz. der Gesammtfracht
Wetzlar	220	22,4	1
Dornap	54	51,5	2,5
Ruhrort	9	63,5	20,6
Gelsenkirchen	19	73,8	8,2
Wattenscheid	16	74.	9,5

bei Versendung nach Oberhausen.

Herr **Meier**: Was sind die Nebengebühren?

Herr **Haniel**: Das sind Zechenfrachten und Rangirkosten, es sind dies Kosten, die man extra berechnet.

Das Drückende dieser Gebühr dürfte aber auch aus dem Umstande erhellen, daß einschließlich derselben die Fracht von Oberhausen bei einer Entfernung von

200 kg	nach	Rotterdam	auf	1,102	Silberpfennig
374 "	"	Hamburg	"	1,039	"

pro Centner und Meile berechnet, während der Einheitssatz pro Centner und Meile sich bei Entfernungen von

9 kg	nach	Ruhrort	auf	6,133 Spf.	inkl. 1,3	Nebengeb.
12 "	"	Altenessen	"	4,205 "	" 0,82	"
16 "	"	Wattenscheid	"	3,411 "	" 0,311	"
19 "	"	Gelsenkirchen	"	2,978 "	" 0,29	"

kalkulirt, und bin ich deshalb der Ansicht, daß eine Zurückführung der Expeditionsgebühr auf den früheren Satz durchaus wünschenswerth ist.

Außerdem erscheint es mir indessen als außerordentlich wünschenswerth, daß die durch normalspurige Geleise mit den Hauptbahnen verbundenen Zechen, die den Bahnen in der Regel jährlich einige Millionen Centner Transportmaterial zuführen, zu Tarifstationen erhoben werden und damit die unter den verschiedentlichsten Namen erhobenen Nebengebühren, welche 20 und mehr Prozent der Gesammtfracht ausmachen und, weil deren Normirung ganz im Belieben der Bahnverwaltungen stehen, mannigfache Unbequemlichkeiten herbeiführen, in Wegfall kommen.

Es wäre im hohen Grade wünschenswerth und würde dem Bergbau wesentliche Vortheile bringen, wenn dies seitens der zuständigen Behörden aufgehoben würde.

Ueber die bisherige Normirung geben folgende Zahlen ein anschauliches Bild, welches die Verhältnisse auf einigen Zechen im Essener Revier wiederspiegelt:

Rheinische Eisenbahn.		Köln-Mindener Eisenbahn.	
Anschlußgeleise der Zeche. km	Gebühr pro 10 000 kg M.	Anschlußgeleise der Zeche. km	Gebühr pro 10 000 kg M.
3,200	2	1,908	1,94
5,400	3,20	2,360	2,12
9,400	3,20	1,500	2,22
9,900	3,20	2,060	2,52
—	—	3,140	1,50

Die für fremde Erzbezüge zu zahlenden Seefrachten regelt ausschließlich die Konkurrenz, doch steht soviel fest, daß in Bezug auf den Seetransport Deutschland den Konkurrenzländern England, Frankreich und Belgien gegenüber in entschiedenem Nachtheil ist, wie selbst unsere ausländische Konkurrenz anerkennen muß.

Herr **Meier**: In Betreff Englands ist es ja zutreffend, aber in Betreff der anderen Länder nach meiner Ansicht nicht, z. B. führen die Schiffe von der Ruhr nach Belgien und nach Antwerpen zu einem billigeren Satz die Kohlen, als die belgischen Kohlen dahin gehen.

Herr **Haniel**: Ich glaube, Sie haben für den Schiffsverkehr auf diesen Routen den belgischen Kanal- und Rheinthaltransport außer Acht gelassen. Ich kann indessen nicht gleich darauf antworten.

Herr **Meier**: Wir haben unsere Kontrakte gemacht von Antwerpen per Eisenbahn.

Herr **Haniel**: Per Wasser glaube ich es, weil wir Thaltransporte haben.

Herr **Meier**: Wir bekommen die deutschen Kohlen in Antwerpen für unsere Dampfschiffe billiger geliefert, als die belgische Kohle.

Herr **Stumm**: Weil sie am Ursprungsort billiger ist?

Herr **Haniel**: Aber für Bahntransporte nach Kilometer berechnet halte ich es nicht für wahrscheinlich.

Herr **Meier**: Ja, wir haben vielleicht einen niedrigeren Eisenbahnfrachtsatz als nach Hamburg.

Vorsitzender:

Frage 3:

Können die Frachten durch zweckmäßige Lade- und Entladevorrichtungen erheblich verringert werden?

Herr **Haniel**: Eine erhebliche Verringerung der Frachten durch zweckmäßige Lade- und Entladevorrichtungen ist auf den Zechen des hiesigen Bezirkes nicht zu erzielen.

Dahingegen dürften an den Hafenstationen bessere Entladevorrichtungen wünschenswerth erscheinen, um einerseits wohlfeilere Ueberführungskosten nach dem Schiff zu schaffen, andererseits aber auch, um zu erreichen, daß die Wagen schneller entleert und das rollende Material besser ausgenutzt werden kann.

Eine Verbesserung der Entladevorrichtungen an den Hafenstationen würde zugleich eine größere Schonung der Kohle ermöglichen, welche letztere bei häufigem Umladen oder bei Mangelhaftigkeit der Entladevorrichtungen von ihrem Stückreichthum einbüßt und dadurch an Qualität verliert.

Als Ausnahme hiervon, soweit nämlich der erwähnte Mangel in Betracht kommt, unterlasse ich nicht, der neuen Hafeneinrichtungen in Ruhrort Erwähnung zu thun, welche dem angedeuteten Uebelstande mit Erfolg begegnen.

Wir haben dort in jüngster Zeit eine sehr zweckmäßige derartige Anlage gemacht. Auf den Gruben sind erhebliche Verbesserungen nicht zu erwarten; keine Grube ist heut zu Tage konkurrenzfähig, die sich nicht der neuesten Einrichtungen bemächtigt.

Frage 4:

Bestehen Differentialfrachten auf den Absatzwegen der Werke Ihres Bezirks?

Auf den Absatzwegen der Werke des Bezirks bestehen Differentialfrachten.

Um indessen deren Wirkung übersehen und namentlich, um beurtheilen zu können, ob deren Einwirkung eine vortheilhafte oder nachtheilige ist, wäre zunächst zu berücksichtigen, daß die Differentialfrachten in drei verschiedene Arten zerfallen, die sich kurz als Differentialfrachten für den Export, für den Import und für den Durchgangs-Verkehr bezeichnen lassen.

Wie ich die vortheilhafte Wirkung der Differentialfrachten für den Export, welche zur Erweiterung unseres Absatzgebietes beitragen, nicht unerwähnt lassen kann, so kann ich andererseits nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, daß eine solche Vergünstigung unserer Industrie nur theilweise gewährt wird, während die beiden anderen Arten, von welchen die ersteren die Differentialfrachten für den Import, der ausländischen Industrie im Konkurrenzkampfe schwerwiegende Vortheile in die Hand geben, und die letzteren dem Auslande ausschließlich zu gute kommen, seitens der Bahnverwaltungen in ausgiebigerem Maße gewährt werden.

Dies ist um so niederschlagender, als diese Ausnahmefrachten im Vereine mit den billigen Seefrachten und niedrigen Selbstkosten dem Auslande gestatten, den Weg für seine Produkte nicht nur bis zu den Küstenplätzen, sondern bis in das Herz unseres Landes, bis Berlin und Dresden, ja selbst durch unser Land hindurch ungleich bequemer und wohlfeiler zu finden, als dies dem deutschen Produzenten möglich ist.

Nachstehende Beispiele werden dies bestätigen:

Für Hamburg nach Wien besteht für Roheisen bei einer Entfernung von 1 228 km ein Ausnahmesatz von

31,10 M. pro Tonne

die Fracht Oberhausen—Wien beträgt
1 128 km Entfernung . . . . 34,58 M. " "

ist mithin trotz 100 km kürzerer Entfernung um 11 pCt. oder bei Zugrundelegung der Einheitssätze um 21 pCt. theurer.

Für Brückentheile aus Frankreich besteht folgender Frachtsatz:

Herbesthal—Bromberg . . . . . 33,848 M. pro Tonne
Oberhausen—Bromberg beträgt . . 34,10 " " "
bei Versendung von nur 5 000 kg, welche im ersten Falle eine Frachtänderung nicht bedingt, stellt sich die Fracht von Oberhausen nach Bromberg auf . . . . 44 " " "

Der Frachtsatz für das deutsche Fabrikat ist mithin bei 140 km kürzerer Entfernung um . . 0,552 M. = 1,6 pCt.
bezw. . . . . 10,152 M. = 28 pCt.
theurer als für das fremde Produkt.

Herr **Stumm**: Gehen diese Sendungen nicht über Oberhausen?

Herr **Haniel**: Die Transporte von Oberhausen nach Bromberg und von Herbesthal nach Bromberg passiren theilweise verschiedene Linien.

Herr **Stumm**: Bezieht sich dieser Satz auf eine bestimmte Linie, und welches ist die Linie?

Herr **Haniel**: In Herbesthahl schließt sich die Rheinische Bahn an, dieselbe steht im Verband mit den anderen Bahnen.

Herr **Stumm**: Sie wissen nicht, welche Route sie nehmen?

Herr **Haniel**: Das ist mir für diesen Spezialfall augenblicklich nicht bekannt.

Herr **Meier**: Die Rheinische Bahn kann nachher nur an die Köln-Mindener abliefern.

Herr **Haniel**: Nein, auch an die Bergisch-Märkische Bahn.

Wie manche Lieferung solcherweise nicht allein der deutschen Industrie entzogen wird, sondern auch den deutschen Bahnen für den Transport entgeht, beweist ein anderer Fall: Schienen von Oberhausen nach Vercelli (Italien), 1 386 km, werden via Givet, Frankreich—Vercelli zu . 55 Frcs. befördert, die Fracht Oberhausen—Brenner—Kufstein—Vercelli, 1 300 km, beträgt . . . 76,15 Frcs. und ist mithin um 38,4 pCt. oder bei Zugrundelegung der Einheitssätze 46 pCt. theurer, trotz der geringeren Entfernung. Das sind Anomalien, die verschwinden werden, aber sie bestehen noch heute, und deshalb ist es nothwendig, daß sie angeführt werden.

Herr **Stumm**: Ich komme auf meine alte Frage zurück: Wie stellt sich der Tarif von ihren Gruben nach Bremen und Hamburg, von dem Sie gesprochen haben, nach Abzug der Expeditionsgebühr für den Streckensatz?

Herr **Haniel**: Ganz genau kann ich dies nicht angeben, aber ich glaube, daß sich solche etwas unter 1 Silberpfennig pro Centner und Meile — nach Abzug der Expeditionsgebühr — kalkulirt.

Herr **Meier**: Herr Geheimrath Haniel und ich haben damals mit der Köln-Mindener Bahn die Verhandlungen geführt. Der jetzige Satz nach den Seestädten ist gleich dem leichten Pfennig und einem Thaler Expeditionsgebühr.

Herr **Haniel**: Den Absatz nach Bremen haben wir für unseren Bergbau ziemlich erobert, bei Hamburg sind wir noch im Uebergange begriffen. Wir können aber nur durch die allerbeste Kohlenqualität und die allerbilligsten Frachten reüssiren, wenn wir die Engländer über Bord werfen wollen. Von den 20 Millionen Centner Kohlen, welche Hamburg jährlich einführt, haben wir bis jetzt ca. 6 Millionen Centner erobert, und wir streben dahin, auch noch den Rest mit Hülfe der Bahnen allmälig dem heimischen Bergbau zu sichern, indem der große Kohlenreichthum unseres Landes,

welcher denjenigen der übrigen Staaten Europa's erheblich übersteigt, einen erweiterten Absatz dringend erheischt.

Wenn uns die Eisenbahnverwaltungen in entsprechendem Maße unterstützen, glaube ich, werden wir reüssiren.

Herr **Meier**: Dann könnten wir auch die Kohlen über See exportiren, was jetzt ungefähr bei uns geht, aber nur mit großer Mühe.

Frage 5:

Bestehen für den Bergbau im Auslande billigere Frachten als in Deutschland und in welcher Weise machen sich dieselben geltend?

Herr **Haniel**:

1. Frankreich.

Außer den billigen Wasserfrachten, welche durch das ausgedehnte Kanalnetz ermöglicht werden, bestehen in Frankreich im Allgemeinen hohe Bahnfrachten.

Der Tarif général setzt diese für die einzelnen Bahnen fest, normirt indessen nur Maximalsätze; den Bahnverwaltungen bleibt das Recht, diese Sätze nach Bedürfniß zu ermäßigen und besondere Tarifs spéciaux festzustellen. Dadurch ergiebt sich eine große Verschiedenheit der einzelnen Sätze, welche bald höher, bald niedriger als die entsprechenden deutschen Sätze sind, wie aus Folgendem ersichtlich wird:

Französischer Tarif für Kohlen.	Entfernung km	Fracht pro Tonne Frcs.	Einheitssatz pro Tonne u. Kilometer ₰	Deutscher Tarif.	Fracht pro Tonne ℳ	Einheitssatz pro Tonne u. Kilometer ₰	Entfernung km
Boulogne—Creil	204	6	$2,_{35}$	Oberhausen—Barnstorf . . .	$6,_{40}$	$3,_{06}$	209
do. —Maubeuge . . .	258	$7,_{70}$	$2,_{42}$	do. —Holzminden . .	$2,_{50}$	$2,_{91}$	223
do. —Amiens	123	4	$2,_{63}$	do. —Hameln . . .	$6,_{12}$	$2,_{73}$	224
Lens*)—Reims	222	$8,_{30}$	$3,_{9}$	do. —Kassel	$7,_{10}$	$2,_{75}$	258
Batilly—Reims	183	$6,_{65}$	$2,_{913}$	do. —Hamburg . .	$9,_{52}$	$2,_{55}$	374
				do. —Magdeburg . .	$10,_{19}$	$2,_{52}$	404

*) Lens, Hauptgrube des Pas des Calais.

Aehnlich liegen die Verhältnisse bei der Ost- und Südbahn, welche bisweilen sehr billige Frachtsätze einräumen.

Die Transportkosten erleiden zur Zeit noch eine Erhöhung durch die 5 prozentige Transportsteuer sur la petite vitesse, deren Beseitigung jedoch in Aussicht genommen ist.

Der billigste Tarif dürfte auf $2^1/_2$—$2^2/_3$ Cts. pro Tonne und Kilometer anzunehmen sein, d. i. $0,_{75}$—$0,_{80}$ ₰ pro Ctr. und Meile.

Der Durchschnittssatz kann auf 4 Cts. = $1^1/_4$ ₰ pro Ctr. und Meile angenommen werden, während für kurze Entfernungen der tarif général ($0,_{10}$ Frcs. pro t km) oder eine Reduktion derselben bis auf 5—6 Cts. in Anwendung kommt.

Die Köln-Mindener Eisenbahn erzielte pro 1877 für jede Tonne Steinkohlen in gewöhnlichen Zügen:

$4,_{01}$ ₰ pro Kilometer,
$2,_{50}$ " " " für Beförderung in Extrazügen,
$3,_{01}$ " = $3,_{76}$ Cts. durchschnittlich.

2. England.

Die Bahnfrachten für Rohmaterialen und Rohfabrikate stellen sich in England mit wenigen Ausnahmen (North-Eastern-Bahn) höher als in Deutschland.

Es ist indessen zu bemerken,

1. daß die Konkurrenz der Wasserstraßen und die sonstigen eigenthümlichen Verhältnisse zu weit mehr Ausnahmen und Frachtreduktionen führen, als in Deutschland,
2. daß die Bahnverwaltungen an die offiziellen Frachtsätze, welche, wie in Frankreich, als Maximalsätze gelten, nicht gebunden, vielmehr befugt sind, mit den Verfrachtern Privatverträge zu niedrigeren Taxen abzuschließen, ohne zu einer Veröffentlichung über solche Frachtermäßigungen gezwungen zu sein, und daß
3. die Entfernungen, welche die Rohmaterialien bis zu den Hochöfen und die Rohfabrikate bis zu den Hüttenwerken und den Seeplätzen zu durchlaufen haben, in den meisten Fällen weit geringer sind, als in Deutschland, so daß sich dennoch die Gesammttransportkosten in England erheblich billiger stellen als in Deutschland.

Beispielsweise betragen die zu durchlaufenden Entfernungen für Transporte

in Middlesborough		in Ruhrort
25—40	von Kohlen u. Koks,	$10,_{8}$
6—20	Erzen,	116—148
25—40	Kalksteinen,	35—51
engl. Meilen.		engl. Meilen.

Die Entfernungen der Werke bis zu den See-Verschiffungshäfen werden wie folgt angegeben:

für die Werke im	Engl. Meilen.	für die Werke im	Engl. Meilen.
Sheffield-Distrikt .	53	Essener Bezirk. . .	131
Landor	$1,_{5}$	Ruhrort	130
Ebbw Vale . . .	20	Duisburg	154
Dowlais	23	Osnabrück	177

und die aus den kürzeren Entfernungen resultirenden Frachtvortheile erhöhen sich noch durch die Frachtvergünstigungen, welche England im Verkehr zur See genießt, so stellt sich p. e. die Fracht:

Engl. Küste . . Ostsee . . . auf 7—8 s.
Ruhrort . . . do. . . . " 14—15 "

Herr **Stumm**: Können Sie uns die Fracht von Sheffield nach Hull pro Tonne angeben?

Herr **Haniel** Nein, das kann ich nicht.

Herr **Stumm**: Ich habe die Frage gestellt, weil einer der Herren Sachverständigen eine Angabe gemacht hat, die ich nicht für richtig halte.

Herr **Haniel**:

3. Belgien.

Die Konstruktion der belgischen Frachten erfolgt auf folgender Basis: Feste Expeditionsgebühr 1 Frcs. pro Tonne.

Die Fracht beträgt:

für 1—15 lieues . . . Frcs. 0,20 p. tonnelieue
= 16—20 = . . . = 0,10 = =
= 20 u. mehr = . . . = 0,05 = =

Für den Versand von Rohmaterialien auf kurze Entfernungen hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten durch Reskript vom 4. April 1876 den Grundsatz aufgestellt, daß

eine feste Gebühr von Frcs. 0,50 pro Tonne und ein Frachtsatz (taxe variable) von Frcs. 0,06 pro Tonne und Kilometer zur Erhebung gelangen soll.

Wird schon durch diese Bestimmung die Fracht um ein Erhebliches ermäßigt, so ist dies noch mehr der Fall durch die Zulässigkeit von besonderen Abonnements oder Verträgen für bestimmte Routen, namentlich für Transporte von Eisenerzen von Namur nach Lüttich und auf bestimmte Zeit, welche mit den deutschen Sätzen auf gleiche Entfernung folgendes Resultat ergeben würden:

Erzfrachten nach Lüttich von	Entfernung. km	Abonnements Fracht in Belgien. Frcs.	Deutsche Fracht für gleiche Entfernung. Frcs.	Belgien günstiger als Deutschland. Frcs.	pCt.
Givet	111	2,60	4,125	1,525	59
Hastière . .	102	2,60	3,875	1,275	49
Dinant . . .	88	2,10	3,625	1,525	73
Yvoir . . .	81	2,00	3,500	1,500	75
Lustin . . .	74	2,00	3,375	1,375	69
Namur . . .	61	1,60	3,000	1,400	88
Marche les dames . .	53	1,40	2,875	1,475	105
Andenne . .	42	1,20	2,625	1,425	119
Sava	38	1,10	2,50	1,40	127
Huy	31	1,00	2,375	1,375	138

Für den Roheisentransport von Stationen der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn nach dem Lütticher Bezirk besteht gleichfalls ein Ausnahmetarif, der sich durch billige Frachtsätze auszeichnet.

Berücksichtigt man ferner, daß außer diesen billigen Transportsätzen für den Lokalverkehr der weitere Vortheil der kürzeren Entfernung von den Werken bis zum Verschiffungshafen, welche Seite 14 bereits Erwähnung gefunden hat, der belgischen Industrie zu Gute kommt, so unterliegt wohl keinem Zweifel, daß dieselbe in Bezug auf die Verhältnisse im Transportwesen günstiger als ihre deutsche Konkurrentin situirt ist.

In allerjüngster Zeit hat die Köln-Mindener Bahn auch ein solches Abonnementsystem eingeführt für die Transporte aus unserem Kohlenrevier nach Amsterdam, Rotterdam und Haag, wodurch eine beträchtliche Frachtermäßigung für ein Jahresabonnement auf regelmäßige Kohlentransporte mindestens Eines Extrazuges von 5000 bis 8000 Ctr. pro Woche eintritt. — Beispielsweise beträgt die Fracht eines einzelnen Doppelwagens von Zeche Zollverein bei Altenessen nach Amsterdam im gewöhnlichen Verkehr 64,40 M., während sie — wenn man ein Abonnement auf ein ganzes Jahr eingeht —, von jener Zeche nur 50,30 M. beträgt. Dieser Satz ermäßigt sich allmälig — bei 6 Zügen pro Woche — bis auf 45,30 M.

Herr **Meier**: Konkurrirt bei diesem Transport auch die Bergisch-Märkische und Rheinische Eisenbahn?

Herr **Haniel**: Nein, dagegen ist eine andere Konkurrenz vorhanden. Die Rheinstraße, die namentlich einen Transport nach Holland ausübt, hat außerordentlich billige Frachten, und um sich einen Antheil an diesem Verkehr nach Amsterdam und Rotterdam zu sichern, hat man sich zu einem Abonnementssystem entschlossen, und nicht ohne Erfolg, weil der Holländer es vorzieht, Tag für Tag frische Kohlen von den Gruben zu beziehen. Das erwähnte System wird — wie in Belgien — auch hier vielleicht allmälig mehr und mehr Eingang finden.

d. Verkaufspreise.

Frage 1:

Welche Verkaufspreise erzielen gegenwärtig Eisenerze, sowie Steinkohlen und Koks in Ihrem Distrikte?

Herr **Haniel**:

Den ausführlicheren Notizen der Anlage 4 entnehme ich folgende Angaben für die gegenwärtig bestehenden Preise:

Bezeichnung der Produkte.	Preis loko Waggon Versandstation pro 1000 kg
1. Eisenstein.	M.
Rotheisenstein v. d. Lahn, 50 pCt.	9—10
do. v. d. Dill, 46—50 pCt. . . .	8—10
für 1 pCt. mehr oder weniger	0,40

Herr **Stumm**: Aus diesen Angaben würde man vielleicht schließen wollen, daß diese 10 M. den Durchschnittspreis des nassauischen Erzes repräsentiren. Aber diese Preisangabe bezieht sich ausdrücklich auf ein Ausbringen von 45 bis 50 pCt. und da möchte ich fragen: halten Sie das Ausbringen des nassauischen Steins im Durchschnitt für ein höheres als 45 pCt.?

Herr **Haniel**: Nein, im Durchschnitt nicht; wir suchen uns die Erze, die wir nicht selbst in unseren Gruben fördern, von den allerbesten und bewährtesten Gruben aus, und vielleicht kommt daher der etwas höhere Preis. Ich habe es ganz genau extrahiren lassen, es beruht meine Angabe auf unseren eigenen Erfahrungen, die ich jeder Zeit belegen kann.

Bezeichnung der Produkte.	Preis loko Waggon Versandt-station pro 1000 kg
	M.
Brauneisenstein a. d. Lahn je nach Eisen- und Mangangehalt	6—15
Gerösteter Spath aus dem Siegenschen . .	15,60—16
2. Kohlen und Koks.	
Flammenkohlen	5
Feine Kohlen	4,40
Koks je nach Qualität	8,4 —10

Niedrigere Notirungen sind jedoch nicht ausgeschlossen. Staubkohlen werden bei dringendem Absatzbedarf zu 3 M. und noch billiger abgegeben.

Ich möchte mir an dieser Stelle indessen gestatten, darauf hinzuweisen, daß das von der Kommission in dem für die Enquete zusammengestellte statistische Material in Betreff der Fluktuationen der Kohlenpreise im Ruhrkohlengebiet (Statistische Notizen Seite 43) aufgeführten Zahlen zweifelsohne ein unrichtiges Bild der Lage des Industriezweiges zu geben geeignet ist.

Die Kohlenpreise sind im Ruhrkohlengebiet augenblicklich keineswegs höher als 1869 und auch 1877 nicht höher gewesen als damals, wie die mir zugegangenen Berichte übereinstimmend bestätigen.

Die Durchschnittspreise für Kokskohlen stellen sich beispielsweise loko Hütte Oberhausen

in 1869 auf 5,91 M. pro Tonne
„ 1876/77 „ 5,71 „ oder 0,17 billiger
„ 1877/78 „ 4,79 „ oder 1,12 billiger.

Der letztere Preis bleibt sogar hinter den von uns seit 1861 ermittelten niedrigsten Preisen für Kokskohlen, welche

1863 5,33 M. und
1864 5,36 „ pro Tonne betrugen

um 0,51 M. bezw. 0,57 M. zurück, und ähnliche Resultate ergeben die in Anl. 4 ferner vermerkten Verkaufspreise anderer Zechen.

Für den Rheinverkehr werden gegenwärtig gleiche Kohlensorten bis zu 1,20 M. pro Tonne billiger als 1869 abgegeben.

Frage 2:

Welchen Theil von der Gesammtkohlenförderung Ihres Distrikts konsumirt die Eisenindustrie?

Für den Essener Distrikt, der eine Kohlenförderung von rot. 67 Millionen Centner repräsentirt, wird mir der Kohlenverbrauch der Eisenindustrie auf 70 pCt. dieses Quantums angegeben, für einzelne Zechen von 10—95 pCt.

Frühere Ermittelungen haben ergeben, daß die deutsche Eisenindustrie, exklusive der Kleingewerbe, ca. 28—30 pCt. der gesammten Kohlenförderung des Reiches konsumirt, und dieser Prozentsatz dürfte auch wohl den Verhältnissen im hiesigen Bezirk entsprechen.

Einzelne Zechen sind mit ihrer Gesammtförderung auf die Eisenindustrie als Consumentin angewiesen.

Frage 3:

Welche Veränderungen haben die Preise für Eisenerze, Steinkohlen und Koks seit 1869 erlitten?

Die Preisschwankungen für die Rohmaterialen in der Zeit von 1869 bis gegenwärtig werden aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

Jahrgang.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
	Erz-Preise				Steinkohlen			Koks
	Siegerländ. geröst. Spath pro Tonne	Siegerländ. Braueisenstein pro Tonne	Roth- und Brauneisenstein v. d. L. pro Tonne	Rotheisenstein v. d. mittl. Lahn franko Aumenau pro Tonne	Flammkohlen pro Tonne	Kokskohlen pro Tonne	Kokskohlen loko Oberhsn. durchschnittl. pro Tonne	je nach Qualität pro Tonne
	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
1869 . . .	20	15	8—8,50	8,10	6,10	4,70—5,50	5,90	11,40—12
1870 . . .	—	—	—	9,00	6,70	7,20	7,50	13—17
1871 . . .	—	—	—	9,25	9,60	8,40	9,40	17—19
1872 . . .	32	18	—	11,65	14,40—15,60	12,60	9,70	20
1873 . . .	—	—	12—15	12,30	15—16,80	13,20—13,80	11,80	24—28
1874 . . .	—	—	—	12,30	16—10,20	14—9,60	13,40	20—14
1875 . . .	—	—	—	10,50	8	7,80—7,20	9,20	16—12
1876 . . .	—	—	—	9,05	7,80—6,60	6—4,60	6,55	16—12
1877 . . .	—	—	—	7,70	5,40—5,20	5—4,40	5,70	10—8
1878 . . .	15,60—16	14—15	7,80—9	7,90	5	4,10 und billiger	4,80	10—8

Die Preise richten sich zumeist nach der Qualität und verstehen sich in vorstehendem Nachweis mit Ausnahme von Pos. 7 loko Versandtstation.

Die Grenzen der Preisschwankungen sind nicht immer angegeben; beispielsweise ist Gießerei-Koks bester Qualität in 1874 bis zu 32 *M.* bezahlt worden, doch stimmen die mir zugegangenen Berichte darin fast ausnahmslos überein, daß die Preise seit 1869 — verglichen mit jetzt — zum Theil erheblich zurückgegangen sind.

Frage 4:

Welche Preise werden im Auslande für gleichartige Bergwerksprodukte gestellt?

Erze aus England, Frankreich und Belgien treten auf dem deutschen Markte überhaupt nicht, oder in nur geringem Maße in Konkurrenz.

Für überseeische Erze sind die Verkaufspreise loko Verschiffungshafen für deutsche und fremde Werke dieselben, ein Unterschied beruht, wie bereits bemerkt, nur in der Fracht.

Für Belgien gelten folgende Sätze:

Erze.	Verkaufspreis pro Tonne *M.*	Transport pro Tonne *M.*	Kosten loko Werk pro Tonne *M.*
Belgischer Eisenstein .	—	—	9,35
Oettinger do. .	1,85	4,95	6,80
Luxemburger (Esch) .	2,68	4,98	7,66
Rodinger Eisenstein .	2,14	4,56	6,70
Französischer (St. Dizier)	3,20	6,48	9,68

Für Kohlen und Koks bringen die neuesten Berichte folgende Preise:

1. Frankreich.

Die Preise in den Revieren du Nord und Pas de Calais betragen:

Qualität.	Grobe Stückkohle pro Tonne *M.*	Stückkohle pro Tonne *M.*	Förderkohle pro Tonne *M.*	Feine pro Tonne *M.*
Fette	22,40	20,80	12,00	9,20
Halbfette	21,60	19,20	11,20	7,64
Magere	19,20	18,40	10,40	7,20
Koks:				
gewaschen	16 bis 17,60			
ungewaschen . . .	13,60			

Die Preise verstehen sich loko Zeche.

Herr **Huber**: Glauben Sie, daß der französische Kohlenpreis auch durch den Eingangszoll beeinflußt wird?

Herr **Haniel**: In etwas gewiß; es ist doch eine Vertheuerung von 1,20 Frcs. Ich muß allerdings erwähnen, daß Paris große Quantitäten Kohlen für Gaszwecke aus unserem Revier bezieht; es sind namentlich zwei Zechen, die dort einen Vertrag auf mehrere Jahre abgeschlossen haben, und auch andere Zechen bemühen sich nach sonstigen Orten Frankreichs einen Absatz zu erzielen, was aber seither — so viel mir bekannt — nicht gelungen ist.

2. England.

In Hamburg notiren englische Kohlen augenblicklich:

West-Hartley-Steam-Kohlen I.	24,20 *M.*	pro Tonne,
do II.	23,16 "	"
Geringere Qualität . . .	22,10 "	"
Sunderland doppelt gesiebte Nußkohlen	22,10 "	"
Hartlepool-Nußkohlen . . .	18,50 "	"
I. Schmiedekohlen, grobe Nußkohlen	23,16 "	"
Gas- und Coking-Kohlen . .	21,00 "	"
Schmelz-Koks	24,00 "	"
Geringere Koks	20,00 "	"

3. Belgien.

In Belgien werden z. B. folgende Preise notirt:

Qualität:	Grobe Stückkohle pro Tonne *M.*	Stückkohle pro Tonne *M.*	Grobe Förderkohle pro Tonne *M.*	Gesiebte Förderkohle pro Tonne *M.*	Feine Kohle pro Tonne *M.*
Charleroi.					
Fette	17,60	16,8	10,4	8,8	7,2
Halbfette I.	17,60	16	10,4	8	6
do. II.	16	14,4	9,6	7,6	5,6
Viertelfette .	13,6	12,8	8,8	7,2	4,8
Magere . .	9,6—12,8	8,8—12	7,2—8	6,4—7,2	4
Centre.					
Halbfette . .	17,60	16	10,4	8,4	5,6—6,4
Fette	—	—	10,8	8,4	6,4
Mons.					
Flénus (Gasflammkohle) . . .	18,4-20,8	17,6—20	12	10,4	9,6
do. zu metallurgischen Zwecken . .	—	—	—	8	7,2
Halbfette f. Gas u. Koks	—	—	10,4	8,8	6,4—7,2
Fette	—	—	10,4	9,6	7,2—8
Centre.					
Koks, gewaschen . .	14,4				
do. ungewaschen .	12				
do. Gießerei	12,8-15,2				
Mons.					
Koks, gewaschen I.	19,2				
do. . . . II.	17,6				
do. unwaschen . .	13,6				

Die Preise verstehen sich loko Waggon-Zeche.

e. Einfluß der Gesetzgebung.

In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung und Steuerpolitik hinsichtlich der Produktionsbedingungen auf den Werken Ihres Distrikts im Vergleiche zu denen des Auslandes geltend?

Von der neueren Gesetzgebung kommen für die Industrie zunächst diejenigen Bestimmungen in Betracht, welche die allgemeine Militärpflicht, den Schulzwang, die Haftpflicht, die Beschränkung der Frauenarbeit und derjenigen der jugendlichen Arbeiter, die Freizügigkeit, das Koalitionsrecht und die Aufhebung des Rechtes der Beschlagnahme des Lohnes, sowie die Gewerbeordnung überhaupt betreffen.

Wiewohl sich nun für einen Theil dieser Gesetze eine gewisse Nothwendigkeit nicht verkennen läßt, die Gründe der Humanität, welche bei Erlaß anderer maßgebend gewesen sind, auch unbedingte Anerkennung finden müssen, so kann ich es doch nicht unausgesprochen lassen, daß einige dieser Bestimmungen die deutsche Industrie gegenüber der ausländischen nicht unerheblich benachtheiligt, da das Ausland einen Theil der daraus erwachsenen Verpflichtungen seinen Bewohnern überhaupt nicht, einen anderen aber nicht in dem Maße auferlegt hat, wie dies bei uns der Fall ist.

Eine anderweitige Benachtheiligung erleidet der Kohlenbergbau unseres Landes im Vergleich zu Belgien und Frankreich durch die Bergwerkssteuer, welche noch immer mit 2 pCt. des Werthes der Bruttoförderung forterhoben wird, während Belgien nur $2\frac{1}{2}$, Frankreich 5 pCt. vom Reinertrage als Abgabe zahlen und während doch der Bergbau in den letzten Jahren mit erheblichen Verlusten gearbeitet hat und der Betrieb diese verhältnißmäßig hohe Abgabe nicht decken konnte

Die folgende Tabelle gibt einen Ueberblick über die Steuerlasten, welche der Bergbau zu tragen hat, die Zahlen entsprechen den von der Zeche Wolfsbank in den letzten Jahren zur Deckung dieser Steuern verausgabten Beträge.

Abgabe.	1873 M.	1874 M.	1875 M.	1876 M.	1877 M.	1878 I.–III. Quart. M.
Bergwerkssteuer . .	35 937	39 061	19 327	15 039	13 858	9 639
Knappschaft-Gefälle . .	14 299	16 534	16 619	17 924	16 472	15 273
Komm.-Eink.-Steuer . .	17 760	46 410	60 588	49 140	25 110	4 860
Div. Abgabe.	610	637	721	700	800	650
Summa	68 606	102 642	97 255	82 803	56 240	30 422
Versandt pro 100 Ctr. .	39 440	35 659	31 351	29 807	32 913	25 090
Besteuerung pro Waggon à 100 Ctr.	1,74	2,87	3,09	2,77	1,70	1,21

Vorsitzender: Ich würde doch bitten, wenn es möglich wäre, diese Tabellen auch auf 1 000 kg umzurechnen.

Herr **Haniel:**

Abgabe.	1873 M.	1874 M.	1875 M.	1876 M.	1877 M.	1878 I.–III. Quart. M.
d. i. pro 1 000 kg .	0,35	0,57	0,62	0,55	0,34	0,24

Daraus ergibt sich, daß augenblicklich an Steuern noch 1,20 M. auf jeden Waggon Kohlen, bezw. 0,24 M. pro 1 000 kg, welche zum Versandt gelangen, ruht, gleichviel ob der Zeche ein Ueberschuß beim Verkauf bleibt oder nicht.

Meines Ermessens würde durch die Gewerbesteuer die Bergwerkssteuer zu ersetzen sein, damit so die Ausnahmestellung des Steinkohlenbergbaues beseitigt und eine gleichmäßigere Vertheilung der Lasten herbeigeführt würde.

II. Wirkung der Konkurrenz der ausländischen Eisenindustrie auf deutschem Markte.

Frage 1 u. 2:

Wird Ihr Absatzgebiet im Inlande durch die Konkurrenz fremder Erze, Kohlen und Koks oder fremder Erzeugnisse der Eisenindustrie verkleinert oder hinsichtlich der Preise beeinflußt? In welchem Maße ist dies der Fall?

Wie lagen diese Verhältnisse in den Jahren 1869 und 1873?

Vorsitzender: Die beiden Fragen will der Herr Sachverständige zusammennehmen?

Herr **Haniel:** Wenn es Ihnen recht ist, möchte ich sie gern vereinigen.

Das Absatzgebiet im Inlande, also das natürliche Absatzgebiet unserer Industrie, erleidet durch die ausländische Konkurrenz ganz erhebliche Beschränkungen. In welchem bedeutenden Maße dies der Fall ist, das erhellt aus den Einfuhr-Nachweisen; danach wurden pro 1877 in Deutschland eingeführt:

Roheisen . . .	10 837 275	Ctr.
Gußwaaren . .	1 127 788	=
Materialeisen . .	3 189 242	=
zusammen	15 154 305	Ctr.
an Kohlen . .	40 575 289	Ctr.
an Koks . . .	5 247 818	=
an Braunkohlen .	49 159 786	=
an Erzen . . .	6 563 673	=
zusammen	116 700 871	Ctr.

Eine derartige Beschränkung der Produktion kann ihre Rückwirkung auf die Verhältnisse im Kohlen- und Erzbergbau nicht verfehlen.

Der Rückgang, welchen diese Ziffern, soweit sich bis jetzt übersehen läßt, in 1878 erlitten haben, beweist weniger ein Verdrängen der fremdländischen Industrieerzeugnisse vom heimischen Markt, als ein Abnehmen der Konsumtionsfähigkeit im Lande selbst, ebenso wie auch die theilweis vermehrte Ausfuhr, welche oft mit sehr bedeutenden Opfern erfolgt, nur einen Mangel an Beschäftigung wiederspiegelt, dem auf diesem Wege abgeholfen wird.

Das Jahr 1869 hat eine gleich leistungsfähige Eisenindustrie wie die Jetztzeit nicht gekannt. Auch die Produktionsfähigkeit des Bergbaues war eine geringere, namentlich aber auch eine den Bedürfnissen der Eisenindustrie entsprechendere; die Qualität der Erze war gleichfalls für die damaligen Verhältnisse ausreichend.

Dazu kam der bestehende Zollschutz, und es ist deshalb wohl erklärlich, daß die fremdländische Konkurrenz, namentlich die englische, die damals noch über andere Absatzgebiete verfügte, um sich ihrer Ueberproduktion entledigen zu können, nicht sonderlich lästig und drückend war.

Im Jahre 1873 konnte dem sich rapid steigernden Bedarfe trotz der sich mehr und mehr steigernden Leistungsfähigkeit der Werke, die auch einen angespannteren Betrieb im Kohlen- und Erzbergbau im unmittelbaren Gefolge hatte, im eigenen Lande nicht genügt werden, und deshalb ist auch zu dieser Zeit die Konkurrenz des Auslandes nicht drückend gewesen.

Der plötzlich eingetretene Rückschlag in den geschäftlichen

Verhältnissen, die abnehmende Nachfrage nach den Erzeugnissen der Industrie, die sich in Folge wichtiger Erfindungen immer höher steigernde Produktionsfähigkeit der Werke, machten eine Erweiterung des Absatzgebietes dringend erforderlich.

Die gleichen Verhältnisse traten aber auch beim Auslande ein und nöthigten dasselbe zu gleichem Vorgehen und da zuerst beginnt sich die ausländische, namentlich englische Konkurrenz in schwerer Weise fühlbar zu machen.

Die letztere wirkte auf die deutsche Eisenindustrie und dadurch auf den Kohlen- und Erzbergbau um so verderblicher, als der englische Eisenexport nach Nord-Amerika in Folge der dort eingeführten hohen Schutzzölle von

923 870 Tonnen in 1872
zum Werthe von ca. 228 000 000 ℳ — also über die Hälfte des Werths der gesammten heutigen britischen Ausfuhr betragend — auf
679 613 Tonnen in 1873
452 028 " " 1874
126 446 " " 1875
116 908 " " 1876

sank, und heute auf ein Minimum reduzirt sein wird. Von sachkundiger Seite wird der Schaden, welchen die englische Eisenindustrie, der englische Handel und die englische Rhederei durch die Absperrung des amerikanischen Eisenmarktes erlitten haben, gegen das Jahr 1872 auf jährlich etwa 300 Millionen Mark veranschlagt, und behauptet, daß der englische Eisenexport größer, als die gesammte Produktion Deutschlands sei.

Unter diesen Umständen wird England — selbst mit den schwersten Opfern — gestützt auf seine Kapitalmacht, Alles aufbieten, einen möglichst großen Theil seiner Ueberproduktion nach Deutschland — als dasjenige Land der Erde, welches seither am meisten Eisen eingeführt und sogar die früheren Zölle völlig aufgehoben hat abzusetzen, wenn die deutsche Gesetzgebung sich nicht bewogen finden möchte, dem Vernichtungskampfe rechtzeitig vorzubeugen und die deutsche Arbeit zu schützen.

Herr **Meier**: Ich möchte Sie unterbrechen, ich meine: gerade beim Lesen vergißt es sich nachher. Ich will nur konstatiren, daß der Zoll von 1872 in Nordamerika ganz genau derselbe ist, wie der jetzige.

Herr **Huber**: Dann möchte ich auch eine Bemerkung anknüpfen — es ist sehr schwer, wenn vorgelesen wird, die richtige Stelle für die Frachten zu finden —, ich möchte blos gegenüber den Ziffern der Statistik bemerken, daß unter der Einfuhr bei zollfreien Artikeln auch die Durchfuhr mitbegriffen ist, daß also keineswegs die volle Einfuhr auch im Lande geblieben ist.

Herr **Haniel**: Das kann ja eine Modifikation bewirken, wird aber nicht sehr durchschlagend sein.

Auf die Bemerkung des Herrn Konsul Meier möchte ich erwidern: als damals der neue Zoll noch nicht bestand, war doch die Ausfuhr von England nach Nordamerika, wie auch die statistischen Notizen beweisen, schon sehr bedeutend.

Herr **Meier**: Er bestand schon 1872. Gegen diese Ausführung habe ich nur zu bemerken, daß da gesagt ist: „In Folge der hohen Zölle." So habe ich das verstanden. Wenn der Satz wegfällt, dann habe ich nichts gegen die Sache zu erinnern.

Herr **Stumm**: Ich muß bemerken, daß hier doch vielleicht ein Mißverständniß vorliegt. Der Herr Sachverständige meinte, in Folge der hohen Zölle hat sich in Amerika die Industrie entwickelt und diese habe dann England zurückgeworfen.

Daß an demselben Tage, wo der Zoll eingeführt wird, die Industrie noch nicht da ist, ist ganz natürlich. Also er glaubt, daß die Einwirkung der durch den Zollschutz hervorgerufenen Industrie nicht an demselben Tage erfolgt sei, ja nicht einmal rasch erfolgen konnte, sondern daß Jahre dazu nöthig waren, um in Amerika die Folgen dieses Schutzes für die Konkurrenzfähigkeit der Industrie hervorzurufen?

Herr **Haniel**: Ich halte dies auch für richtig.

Vorsitzender: Ich bitte den Herrn Konsul Meier, nochmals seine Bemerkung zu machen.

Herr **Meier**: Ich will nur einfach konstatiren, daß im Jahre 1877 und schon 1872 ganz genau dieselben Zölle auf Eisen bestanden, wie sie jetzt sind.

Herr **Stumm**: Da meine Bemerkung von den Stenographen bereits aufgenommen ist, so brauche ich sie wohl nicht zu wiederholen.

Vorsitzender: Ich habe zu konstatiren, daß Herr Meier der Ansicht ist, daß der Zoll, wie er jetzt ist, bereits im Jahre 1872 gegolten hat, während der Herr Geheimrath Stumm ausführte, daß bei Einführung des Zolles die Einfuhr von England nicht plötzlich hat aufgehoben werden können.

Frage 3:

Ist der Bergbau Ihres Distrikts in der Lage, seine Preise noch weiter zu ermäßigen, wenn der Fortbestand der deutschen Eisenindustrie davon abhängig sein würde?

Herr **Haniel**:

In Anbetracht des Umstandes, daß schon die gegenwärtigen Preise so niedrige sind, daß es zu den Ausnahmen gehört, wenn eine besonders günstig situirte Grube ohne Verlust arbeitet, die große Mehrzahl der Zechen aber schon seit Jahren mit zum Theil beträchtlichen Einbußen zu rechnen haben, muß ich diese Frage verneinen.

Der Kursstand der Bergwerksaktien, die traurigen Bilanzresultate, die umfangreichen Betriebseinschränkungen im Eisenerzbergbau und die nachstehende Zahl von Fallimenten sprechen hierfür so überzeugend, daß es weiterer Argumente wohl kaum bedarf; doch will ich erwähnen, daß beispielsweise ein hervorragendes rheinisch-westfälisches Hüttenwerk von 67 in 1872/73 im Betrieb stehenden Erzgruben in 1877/78 deren nur 21 hatte, von 1 794 Arbeitern in 1872/73 in 1877/78 nur 551 Mann beschäftigte und statt einer Erzförderung von 136 867 t. pro 1877/78 nur eine solche von 45 765 t. aufweist, mithin seinen Gesammtbetrieb um 60 pCt. etwa eingeschränkt hat.

Herr **Stumm**: Ist der Bergbau in der Lage, die Preise noch weiter zu ermäßigen?

Herr **Haniel**: Ja, die Ermäßigung kann doch im Wesentlichen nur durch die Löhne geschehen.

Einer Lohnreduktion würde ich also durchaus nicht das Wort reden können, da die zur Zeit bestehenden Löhne so geringe sind, daß eine weitere Herabsetzung nicht ausführbar erscheint; bleibt doch auch zu berücksichtigen, daß von den Schichtlöhnen des Kohlenarbeiters gewöhnlich für Knappschaftsgefälle, Pulver, Oel rc., sowie Staats- und Kommunalsteuern noch ein Betrag von 0,30 ℳ bis 0,33 ℳ pro Schicht vorweg in Abzug zu bringen ist und nur der Rest dem Arbeiter zur freien Verfügung verbleibt.

Zur Illustration der in den Bergbaubezirken Rheinland-Westfalens herrschenden Nothlage gestatte ich mir einen Nachweis über Kommunalsteuer, Armenlasten und Subhastationen des Bürgermeisters Schwartz zu Oberhausen und einen kurzen Extrakt aus dem Jahresbericht der Handelskammer in Bochum pro 1877 zur Verlesung zu bringen und Ihrer Prüfung ergebenst zu unterbreiten.

Herr **Stumm**: Die Tabelle über die Steuern würde wohl abgedruckt werden können.

Herr **Haniel**: Da möchte ich aus der zweiten Tabelle wenigstens einiges entnehmen, weil es für die Frage selbst wichtig ist: „In der Gemeinde Oberhausen betrugen

im Jahre	Die Kommunalsteuern von einem jährlichen Verdienst von 420 bis 660 M.		von 660 bis 900 M.		von 900 bis 1050 M.		von 1050 bis 1200 M.		Die Armenlasten im Jahre	Mark	Die Zahl der Subhastationen im Jahre	
	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰				
1874	4	25	8	50	17	—	21	25	1874	23 674	1874	9
1875	4	50	9	—	18	—	22	50	1875	29 854	1875	4
1876	3	—	18	72	28	08	37	44	1876	32 089	1876	17
1877/8	6	—	23	04	34	56	46	08	1877/8	36 268	1877	44
1878/9	6	—	24	12	36	18	48	24	1878/9	38 690	1878	53
											(bis inkl. 8. Novbr.)	

Aber noch viel eklatantere Fälle kann ich aus dem Bochumer Handelskammerberichte vortragen, wenn ich das vorlesen darf, es trägt dies zur Aufklärung wesentlich bei. Wenigstens beispielsweise will ich aus dem Bericht anführen: Subhastationen wurden vollzogen:

1873 47,
1874 35,
1875 64,
1876 177 und
1877 341.

Die Summe der Verfügungen gerichtlicher Exekutionen hat sich von rund 28 800 im Jahre 1876 auf 36 000 im Vorjahre gesteigert, die Zahl der gerichtlichen Verkäufe von 4 148 bis 6 736.

Vorsitzender: Ich glaube, hiermit würde auch Ihrem Zwecke vollständig genügt sein. Ich glaube gern, daß Sie noch eine ganze Menge interessanter Ausführungen machen könnten.

Herr **Haniel**: Ich unterwerfe mich Ihrem Ausspruche.

Vorsitzender: Wir haben bei dem Beschlusse, daß bei der Vernehmung Vorträge nicht verlesen werden sollen, vermeiden wollen, daß wir Broschüren und ähnliche Dinge zu hören bekämen.

Herr **Haniel**: Ich wollte Ihnen nur einen ganz kurzen Extrakt mittheilen.

Vorsitzender: Sind zu dieser Frage noch Bemerkungen zu machen?

Frage 4:

Ist das Ausland eher im Stande, die Verkaufspreise für Eisenerze, Steinkohlen und Koks zu ermäßigen, und um welchen Betrag?

Herr **Haniel**: Auch ich glaube nicht, daß das Ausland noch wesentlich heruntergehen kann. Nur in England ist das mehr der Fall, weil man dort die Royalties, die von den Grundbesitzern abhängen, heruntersetzen kann, und weil auch die Arbeitszeit, die im Jahre 1872, wenn ich nicht irre, zwölf Stunden betrug, auf 9 bis $10^1/_2$ Stunden heruntergesetzt ist. Man hofft nämlich in der That, in der Nothlage, in der man sich befindet, wieder die längere Arbeitszeit verlangen zu können, ohne entsprechende Lohnerhöhung. Dann kommen vorzugsweise die englischen Kapitalien zur Geltung, die können eine solche Krisis, wie wir sie in Deutschland nicht vertragen können, viel länger aushalten.

Vorsitzender: Sind Ihnen bestimmte Mittheilungen darüber geworden, daß die Royalties aufgehoben oder ermäßigt werden sollen?

Herr **Haniel**: Ein Mitglied unserer Eisenindustrie ist persönlich nach England gereist und hat sich dort, wo er von früher her genau bekannt war, mit den Industriellen unterhalten und diese haben ihm die erwähnten Mittheilungen gemacht — ich kann den Namen nennen, es war der Herr Direktor Thielen.

Herr **Meier**: Der hat uns alle seine Thatsachen mitgetheilt.

Herr **Haniel**: Die hat er auch mir mitgetheilt.

Vorsitzender: Sie sind aber doch der Ansicht, daß diese Abgabe an die Grundbesitzer viel drückender ist, wie die Staatssteuern, welche man in Preußen zu zahlen hat?

Herr **Haniel**: Ja, die Royalties sind zur Zeit höher.

Herr **Stumm**: Sie sagten mir vorher, die Beantwortung meiner Frage, wieviel Abgaben auf dem Centner Steinkohlen lasten, käme später?

Herr **Haniel**: Das ist wahr. Wegen der Steinkohlen habe ich keinen bestimmten Aufschluß bekommen. Ich höre, daß die schottischen Grundbesitzer theilweise zugleich Grubenbesitzer sein sollen, in welchen Fällen dieselben sich solche Abgaben nicht zu berechnen brauchen. Wo das nicht der Fall, resp. wo der Besitzer des Grundeigenthums ein anderer als der des Bergwerkseigenthums ist, da befindet sich die Industrie freilich in weniger günstiger Lage und muß sich wegen der Royalties mit dem Grundeigenthümer abfinden.

Herr **Stumm**: Glauben Sie nicht, daß die Steinkohlen in Frankreich, namentlich in Anzin und St. Etienne noch erheblich heruntergehen können?

Herr **Haniel**: Das kann ich nicht annehmen, weil auch in Frankreich die Verhältnisse nicht gerade günstig liegen; — darüber bin ich jedoch nicht genügend informirt, um etwas Bestimmtes behaupten zu können. Jedenfalls steht der Druck, dem die Industrie Frankreichs ausgesetzt ist, in keinem Verhältniß zu demjenigen, der auf der deutschen Industrie lastet, weil Frankreich durch Zölle geschützt ist.

Vorsitzender: Wir können zu Frage 5 übergehen.

Frage 5:

Können die Förderkosten durch Betriebsverbesserungen erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Herr **Haniel**: Alle Verbesserungen, die wir irgend haben machen können, haben wir in den letzten 10 Jahren machen müssen, eigentlich schon seit 20 Jahren. Ich glaube nicht, daß jetzt noch große Verbesserungen ausführbar sind; kleinere werden ja im Laufe der Zeit nicht ausbleiben, aber das wird nicht von entscheidender Einwirkung sein.

Frage 6:

Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Maße der Fall?

Auch dort ist es nicht in großem Maßstabe zu erwarten, weil auch hier die Verhältnisse den Sporn geben zur möglichsten Vervollkommnung. Im Allgemeinen glaube ich, daß unsere deutsche Industrie nicht zurücksteht gegen die des Auslandes, daß die Vervollkommnungen hier nicht nachstehen denjenigen in England und auch denjenigen in Frankreich und Belgien.

Frage 7:

Hat die seit 1873 eingetretene Aufhebung der Eisenzölle günstig auf die Selbstkosten der Bergwerksprodukte eingewirkt?

Es ist bereits nachgewiesen, daß erhebliche Lohnreduktionen in Folge der Aufhebung der Eisenzölle eingetreten sind, auch läßt sich nicht verkennen, daß die Preise für den Eisenbedarf der Zechen, freilich auf Kosten der mit dem Bergbau eng liirten Eisenindustrie eine Ermäßigung erfahren haben und insofern die Aufhebung der Eisenzölle vortheilhaft auf die Selbstkosten der Bergwerksprodukte eingewirkt hat; es hat indessen das Sinken der Preise für Bergwerksprodukte, welches in weit höherem Umfange als die Verringerung der Selbstkosten eingetreten ist, dem Bergbau ungleich mehr geschadet, als die Ermäßigung der Eisenpreise ihm genutzt.

Auch darf nicht außer Acht gelassen werden, daß eine Steigerung des Effektes durch Lohnentziehungen nur bis zu einer gewissen Grenze möglich ist und daß die Arbeitskraft mit Verschlechterung und Schmälerung der Kost schneller sinkt, als sie zuvor gestiegen, daß Unzufriedenheit sich nach und nach Bahn bricht und der Grund gelegt werden kann zu einem weit schlimmeren Uebel — zur indirekten Unterstützung der Sozialdemokratie.

Herr **Stumm**: Ich möchte fragen, ob Sie vielleicht eine Berechnung vorlegen können, in welcher Weise die Ausgaben der Gruben nach Prozenten durch die ermäßigten Eisenpreise seit 1873 billiger geworden sind, also namentlich für Grubenschienen und die anderen Eisensorten?

(Wird verneint.)

Das können Sie auch nicht überschlagen?

Herr **Haniel**: Auch nicht überschlagen; ich möchte nicht gern unrichtige Zahlen angeben, jedoch ist die hierdurch erzielte Ermäßigung nicht bedeutend; die Hauptermäßigung ist durch die Lohnreduktionen eingetreten, — also auf Kosten unserer Arbeiter. Die Arbeitsleistung ist vermehrt, während wir die Löhne haben ermäßigen müssen, weil wir nicht anders konnten.

Vorsitzender: Sind zu dieser Frage noch Bemerkungen zu machen?

Wir würden zu dem folgenden Abschnitt übergehen können.

III.

Einfluß ausländischer Zollsätze.

Frage 1:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, sowie überhaupt der Selbstkosten im deutschen Bergbau aus? In welchem Maße ist dies event. der Fall?

Herr **Haniel**: Der Zollschutz unserer Nachbarstaaten ruft eine theilweise Einschränkung unseres Absatzgebietes hervor, welche eine Einschränkung der Produktion erforderlich macht und die Massenproduktion, die zu billigen Selbstkosten führt, erschwert.

Die Bessemer-Werke können wegen mangelnden Absatzes meist nur bei Tage und auf einzelnen Werken nur an 5 Tagen in der Woche betrieben werden, während zahlreiche Puddelöfen ganz stillliegen.

Dieser Zollschutz wirkt somit nachtheilig auf die Selbstkosten ein, da bekanntlich die allgemeinen Kosten, wie Generalunkosten und Amortisationen ziemlich stabil sind und sich bei geringerer Produktion eine merklich höhere Quote dieser Kosten für ein gleiches Produktionsquantum ergiebt.

Herr **Huber**: Seit welchem Jahre ist das ungefähr der Fall?

Herr **Haniel**: Seit ungefähr $2\frac{1}{2}$ Jahren; früher war die Beschäftigung unserer Werke lohnender, als wir noch größere Quantitäten Eisen und Stahl nach Rußland liefern konnten. Nachdem sich letzteres jedoch durch Erhebung der Zölle in Gold in höherem Grade abgesperrt hat und die staatliche Industrie mehr und mehr begünstigt, ist der Absatz ein geringerer geworden. So hat man in Rußland seit Kurzem den Direktor eines rheinischen Stahlwerkes für ein neues Warschauer Stahlwerk engagirt und dieser hat einen Theil der Ruhrorter Anlagen nach Warschau mit übergeführt, um dort umfangreiche Anlagen zur Ausführung zu bringen, unterstützt durch große Bestellungen zu hohen Preisen und durch sonstige Begünstigungen seitens der russischen Regierung.

Herr **Meier**: Hat die Produktion von Blechen nicht bei Ihnen zugenommen?

Herr **Haniel**: Nein, nicht erheblich. Unser Privat-Blechwalzwerk ist nicht von gerade hervorragender Bedeutung und wird namentlich durch Walzen von Brückenmaterial vorzugsweise in Anspruch genommen. Augenblicklich sind wir mit Aufstellung einer großen Perronhalle für die Berlin-Anhalter Bahn hier beschäftigt, wozu ziemlich erhebliche Quantitäten Bleche gebraucht werden; daß die Produktion an Blechen wesentlich zugenommen habe, könnte ich wenigstens von uns nicht behaupten.

Vorsitzender: Sind zu dem Abschnitte noch Erörterungen zu machen?

Wir würden übergehen zu:

IV.

Maßregeln zur Hebung der deutschen Industrie.

Frage 1:

Versprechen Sie sich von der Wiedereinführung von Eisenzöllen einen günstigen Einfluß auf die Entwickelung des Eisenstein- und Kohlenbergbaues in Ihrem Distrikte?

Herr **Haniel**: Bezüglich der Wiedereinführung der Eisenzölle kann ich mich der Ansicht nicht verschließen, daß dieselbe einen entschieden vortheilhaften Einfluß auf die künftige Lage der Eisenindustrie ausüben würde.

Bergbau und Eisenindustrie stehen aber nicht allein in unserem Lande, sondern überhaupt in so mannigfachen und innigen Wechselbeziehungen zu einander, daß von einer Besserung der Lage der Eisenindustrie unzweifelhaft auch in den bergbaulichen Verhältnissen eine Wendung zum Bessern zu erwarten wäre, und Eisenstein- und Kohlenbergbau würden dadurch in die Lage versetzt werden, einer bedeutenden Zahl von feiernden Arbeitern lohnende Beschäftigung zu gewähren und solcherweise auch den Kleingrundbesitzern in den Erzdistrikten, welche in der Zeit, wo ihnen ihr kleiner Acker Arbeit nicht bietet, für ihr Fuhrwerk anderweitige Beschäftigung zu suchen genöthigt sind, zu helfen, mit einem Wort, ich erhoffe von der Wiedereinführung von Eisenzöllen einen entschieden günstigen Einfluß auf die Entwickelung des Eisenstein- und Kohlenbergbaues in dem hiesigen Distrikte nicht allein, sondern überhaupt im Lande.

Frage 2:

Ist das Gedeihen desselben dadurch bedingt?

Von der Wiedereinführung von Eisenzöllen erwarte ich, wie soeben bereits ausgesprochen, einen Aufschwung unserer

Eisenindustrie und da ohne eine blühende Eisenindustrie günstige Verhältnisse auch für den Bergbau nicht zu erwarten stehen, so kann ich die Frage nur bejahen.

Vorsitzender: Sie würden Ihrerseits meinen, daß sonst der Kohlenbergbau zum Theil zum Erliegen kommen würde?

Herr **Haniel**: Wenn auch nicht zum Erliegen, so würde doch eine Besserung der trüben Lage des Bergbaues in absehbarer Zeit nicht zu erwarten sein.

Vorsitzender: Zum Theil, sage ich.

Herr **Haniel**: Zum Theil allerdings. Werke, die unter den jetzigen Verhältnissen ihre Selbstkosten nicht mehr zu decken vermögen, würden einer solchen Eventualität mehr oder weniger ausgesetzt sein.

Frage 3:

In welcher Höhe würden nach Ihrem Ermessen event die Eisenzölle wieder einzuführen sein?

Nach meiner persönlichen Ueberzeugung ist ein Roheisenzoll von 50 ₰ pro Centner durchaus nothwendig und den Verhältnissen entsprechend, wie die Anlage 8 des Näheren motivirt, und ich bin auch der Ansicht, daß die anderen Positionen des Tarifs in Uebereinstimmung mit diesem Grundzoll zu bringen wären.

Vorsitzender: Wie hoch war dieser?

Herr **Haniel**: 50 ₰.

Frage 4:

Versprechen Sie sich von anderen Maßregeln zu Gunsten der Eisenindustrie einen so günstigen Einfluß, daß es der Wiedereinführung der Eisenzölle im Interesse des Bergbaues überhaupt nicht bedarf?

Meine Ansicht über diesen Punkt geht dahin, daß außer der Wiedereinführung der Eisenzölle allerdings auch noch andere Maßregeln für Hebung der Montanindustrie unseres Landes von hervorragender Wichtigkeit, ja geradezu unerläßlich sind, wie

die Ordnung des Fracht- und Tarifwesens,
die Revision der Gewerbeordnung
die Aufhebung der Bergwerksabgaben, oder wenigstens der Aufsichtssteuer,
die Hebung des Transportwesens, namentlich durch Anlage von Sekundärbahnen u. a. m.,

ich kann indessen keiner dieser Maßregeln eine so hohe Bedeutung beimessen, daß sie die Wiedereinführung der Eisenzölle entbehrlich machen könnten.

Vorsitzender: Damit würden wir die Vernehmung des Herrn Sachverständigen geschlossen haben.

Es bleibt mir nur noch übrig, Herrn Geheimrath Haniel den Dank der Kommission auszusprechen für die ausführlichen und interessanten Mittheilungen, die uns geworden sind.

(Schluß 1 Uhr.)

Inhalts-Verzeichniß zu den folgenden Tabellen.

Anlage 1.

Selbstkosten der Erze pro Tonne = 1000 kg.

1. Jahrgang.	2. Erzsorte.	3. Förderung. t.	4. Löhne. M.	5. Knappschafts-Gefälle. M.	6. Diverses Material incl. Kohlen. M.	7. Betriebs- und Verwaltungs-Kosten. M.	8. Förderkosten pro 1000 kg. M.	9. General-Unkosten[1]) M.	10. Selbstkosten loko Grube. M.	11. Land-Transport-Kosten. M.	12. Selbstkosten loko Abgangsstation. M.	13. Fracht zur Hütte in Oberhausen. M.	14. Gesammtkosten loko Hütte Oberhausen. M.	15. Amortisation[1]) M.
1869	Siegener Erze	1 138	7,05	—	2,86	0,85	10,76	1,80	12,56	3,15	15,71	6,52	22,23	2,50
	Kohleneisenstein	39 708	5,65	0,14	—	3,03	8,82	1,00	9,82	—	9,82	3,40	13,22	1,00
	Raseneisenstein	40 095	1,045	—	—	—	1,045	—	1,045	2,503	3,548	4,90	8,448	—
1870	Siegener Erze	1 319	9,04	0,17	3,34	0,80	13,35	1,80	15,15	3,01	18,16	6,52	24,68	2,50
	Kohleneisenstein	34 140	6,05	0,15	—	3,68	9,88	1,00	10,88	—	10,88	3,40	14,28	1,00
	Raseneisenstein	52 075	1,033	—	—	—	1,033	—	1,033	2,236	3,269	4,90	8,169	—
1871	Siegener Erze	9 200	9,23	0,14	3,26	0,51	12,87	1,80	14,67	2,28	16,95	5,39	22,34	2,50
	Kohleneisenstein	31 539	6,63	0,17	—	4,05	10,85	1,00	11,85	2,75	11,85	3,60	15,45	1,00
	Raseneisenstein	47 238	1,08	—	—	—	1,08	—	1,08	2,75	3,83	4,48	8,31	—
1872	Rotheisenstein v. d. L.	35 730	5,04	0,07	1,44	0,65	7,20	1,80	9,00	1,20	10,20	6,34	16,54	2,00
	Brauneisenstein v. d. L.	61 008	4,89	0,06	0,69	0,56	6,20	1,80	8,00	1,49	9,49	5,70	15,19	2,00
	Siegener Erze	21 900	13,66	0,11	3,30	0,35	17,42	1,80	19,22	2,81	22,03	4,90	26,93	2,00
	Kohleneisenstein	14 763	4,47	0,26	—	4,71	12,44	1,00	13,44	—	13,44	3,60	17,04	1,00
	Raseneisenstein	20 475	1,13	-	—	—	1,13	—	1,13	2,74	3,87	4,33	8,20	—
1873	Rotheisenstein v. d. L.	38 418	6,12	0,06	1,75	1,09	9,02	0,91	9,93	1,23	11,16	6,24	17,40	1,53
	Brauneisenstein v. d. L.	60 551	5,78	0,05	0,75	0,66	7,24	0,91	8,15	1,50	9,65	5,70	15,35	1,53
	Siegener Erze	22 010	14,67	0,15	3,95	0,37	19,14	0,91	20,05	2,59	22,64	4,48	27,12	1,53
	Kohleneisenstein	7 863	8,20	0,25	—	4,10	12,55	1,08	13,63	0,65	14,28	2,40	16,68	2,58
	Raseneisenstein	40 546	1,27	—	—	—	1,27	—	1,27	2,822	4,092	5,58	9,672	—
1874	Rotheisenstein v. d. L.	30 058	5,98	0,10	1,26	1,00	8,34	1,71	10,05	1,24	11,29	7,79	19,08	2,00
	Brauneisenstein v. d. L.	41 646	5,08	0,06	1,25	0,99	7,38	1,71	9,09	1,48	10,57	5,70	16,27	2,00
	Siegener Erze	14 442	13,05	0,16	7,26	0,44	20,91	1,71	22,62	1,25	23,87	5,46	29,33	2,00
	Kohleneisenstein	10 108	8,31	0,23	—	3,27	11,81	1,52	13,33	0,59	13,92	1,00	14,92	3,31
	Raseneisenstein	17 725	2,86	—	—	—	2,86	—	2,86	2,80	5,46	4,90	10,36	—

[1]) General-Unkosten und Amortisation sind in den Jahren 1869—1872 nur ungefähr nach dem Verhältniß der folgenden Jahre angenommene Zahlen

1. Jahrgang	2. Erzsorte.	3. Förderung. t	4. Löhne. M.	5. Knappschafts-Gefälle. M.	6. Diverses Material inkl. Kohlen. M.	7. Betriebs- und Verwaltungs-Kosten. M.	8. Förderkosten pro 1000 kg M.	9. General-Unkosten. M.	10. Selbstkosten loko Grube. M.	11. Land-Transport-Kosten. M.	12. Selbstkosten loko Abgangsstation. M.	13. Fracht zur Hütte in Oberhausen. M.	14. Gesammtkosten loko Hütte Oberhausen M.	15. Amortisation. M.
1875	Rotheisenstein v. d. L. . . .	23 934	4,58	0,11	1,43	1,48	7,60	2,47	10,07	1,22	11,29	6,58	17,87	2,60
	Brauneisenstein v. d. L. . .	26 870	4,37	0,07	1,02	1,02	6,48	2,47	8,95	1,44	10,39	6,30	16,69	2,60
	Siegener Erze	16 274	10,32	0,13	2,94	0,47	13,36	2,47	16,33	1,55	17,88	5,16	23,34	2,60
	Kohleneisenstein	7 736	6,14	0,19	0,90	1,54	8,77	2,80	11,57	0,86	12,43	1,00	13,43	3,51
	Raseneisenstein	17 562	1,41	—	—	—	1,41	—	1,41	2,80	4,21	4,80	9,01	—
1876	Rotheisenstein v. d. L. . . .	19 234	3,50	0,10	1,23	1,19	6,02	2,64	8,66	1,14	9,80	6,58	16,38	2,18
	Brauneisenstein v. d. L. . .	26 164	4,13	0,07	1,18	1,27	6,65	2,64	9,29	1,43	10,72	5,77	16,49	2,18
	Siegener Erze	18 042	10,56	0,16	4,60	0,38	15,70	2,64	18,34	1,72	20,06	4,52	24,58	2,18
	Kohleneisenstein	8 803	5,54	0,20	0,55	1,13	7,42	2,51	9,93	0,80	10,73	1,00	11,73	2,93
	Raseneisenstein	17 329	1,23	—	—	—	1,23	—	1,23	2,62	3,85	4,60	8,45	—
1877	Rotheisenstein v. d. L. . . .	13 165	3,28	0,10	0,57	0,96	4,85	2,44	7,29	1,12	8,41	6,25	14,66	2,14
	Brauneisenstein v. d. L. . .	19 665	4,35	0,08	1,14	1,16	6,73	2,44	9,17	1,12	10,59	5,21	15,83	2,14
	Siegener Erze	21 173	9,70	0,14	4,92	0,69	15,45	2,44	17,89	1,63	19,52	4,52	24,04	2,14
	Kohleneisenstein	9 040	5,02	0,17	0,64	1,04	5,87	2,02	7,89	1,61	9,50	1,00	10,50	2,72
	Raseneisenstein	23 324	1,18	—	—	—	1,18	—	1,18	3,26	4,44	4,07	8,51	—
	Mocta-Erz	—	—	—	—	—	Ankaufspreis	loko	Bona	—	15,77	19,30	35,07	—
	Elba-Erz	—	—	—	—	—	„	„	Elba	—	11,83	19,30	31,13	—
	Somorrostro-Erz	—	—	—	—	—	„	„	Bilbao	—	8,50	19,30	27,80	—
1878	Rotheisenstein v. d. L. . . .	14.760	3,48	0,07	0,58	0,89	5,02	2,80	7,82	1,12	8,94	5,57	14,51	2,42
	Brauneisenstein v. d. L. . .	13 258	4,74	0,07	1,20	1,40	7,41	2,80	10,21	1,40	11,61	4,35	15,96	2,42
	Siegener Erze	10 926	8,39	0,17	3,28	0,81	12,65	2,80	15,45	2,07	17,52	4,10	21,62	2,42
	Kohleneisenstein	5 796	4,41	0,21	0,67	1,22	6,51	2,75	9,26	1,01	10,27	1,00	11,27	3,77
	Raseneisenstein	8 660	1,21	—	—	—	1,21		1,21	4,45	5,66	3,90	9,56	—
	Mocta-Erz	—	—	—	—	—	Ankaufspreis	loko	Bona	—	14,62	15,20	29,82	—
	Elba-Erz	—	—	—	—	—	„	„	Elba	—	11,15	17,25	28,70	—
	Somorrostro-Erz	—	—	—	—	—	„	„	Bilbao	—	7,25	17,75	25,00	—

Anlage 2.

Selbstkosten der Steinkohlen pro Tonne = 1000 kg.

1. Jahrgang.	2. Zeche.	3. Netto-Förderung Centner 50 kg	4. Löhne. M	5. Holz. M	6. Berg-Gefälle. M	7. Knappschafts-Gefälle. M	8. Betriebs- und Verwaltungs-Kosten. M	9. Förderkosten pro 1000 kg M	10. General-Unkosten. M	11. Selbstkosten loko Grube. M	12. Transportkosten. M	13. Selbstkosten loko Versandstation. M	14. Amortisation. M
1869	Nr. I.	5 507 660	2,85	0,66	0,12	0,07	1,15	4,85	0,70	5,55	0,58	6,13	0,70
	" II.	4 452 773	3,102	0,807	0,109	0,056	0,728	4,802	0,476	5,278	0,58	5,858	—
	" III	3 944 854	2,72	—	0,10	0,06	1,79	4,67	—	4,67	0,87	5,54	—
	" IV.	3 554 085	2,74	0,42	0,16	0,06	0,96	4,34	—	4,34	—	4,34	—
1870	" I.	4 702 660	3,13	0,65	0,10	0,05	1,38	5,32	0,70	6,02	0,58	6,60	0,70
	" II.	4 100 389	3,452	0,785	0,117	0,06	1,175	2,589	0,471	6,060	0,285	6,645	—
	" III.	3 758 970	2,784	—	0,10	0,05	1,59	4,52	—	4,52	0,89	5,41	—
	" IV.	3 745 931	2,928	0,43	0,14	0,06	1,06	4,62	—	—	—	—	—
1871	" I.	4 782 480	3,76	0,72	0,12	0,07	1,26	5,93	0,70	6,63	0,75	7,38	0,70
	" II.	4 268 861	3,708	0,792	0,14	0,059	0,979	5,678	0,290	5,968	0,667	6,635	—
	" III.	3 569 669	3,01	—	0,11	0,05	2,01	5,18	—	5,18	1,02	6,20	—
	" IV.	3 842 572	3,19	0,44	0,15	0,06	1,33	5,17	—	—	—	—	—
1872	" I. 1. Sem	2 139 860	3,66	0,74	0,17	0,07	1,42	6,06	0,70	6,76	0,96	7,72	0,70
	" II.	4 706 150	4,077	0,865	0,21	0,065	1,597	6,819	0,308	7,127	0,664	7,791	—
	" III.	3 637 464	3,25	—	0,13	0,06	2,26	5,70	—	5,70	1,06	6,76	—
	" IV.	4 226 829	3,40	0,45	0,15	0,06	2,02	6,08	—	—	—	—	—
1873	" I.	4 373 484	4,18	0,75	0,18	0,07	0,98	6,16	0,62	6,78	1,01	7,79	0,67
	" II.	4 992 332	4,871	0,784	0,235	0,077	2,162	8,129	1,008	9,137	0,952	10,089	—
	" III.	3 742 259	4,21	—	0,15	0,07	3,00	7,43	—	7,43	1,38	8,81	—
	" IV.	4 885 832	4,55	0,46	0,16	0,07	1,78	7,02	—	—	—	—	—
1874	" I.	4 486 785	4,60	0,79	0,20	0,10	1,18	6,87	0,75	7,62	0,75	8,37	0,63
	" II.	4 953 938	4,913	0,783	0,251	0,105	1,552	7,604	1,040	8,644	0,722	9,566	—
	" III.	3 269 627	4,18	—	0,18	0,13	3,84	8,33	—	8,33	1,34	9,67	—
	" IV.	4 160 849	4,83	0,47	0,16	0,07	2,12	7,67	—	—	—	—	—
1875	" I.	5 024 224	3,80	0,80	0,17	0,10	0,78	5,65	0,68	6,33	0,62	6,95	0,54
	" II.	5 873 454	4,50	0,76	0,17	0,10	1,35	6,88	0,80	7,68	0,81	8,49	—
	" III.	3 859 056	3,61	—	0,11	0,11	3,58	7,41		7,41	1,28	8,69	—
	" IV.	4 539 330	3,97	0,45	0,15	0,06	1,48	6,11	—	—	—	—	—
1876	" I.	5 524 843	3,65	0,80	0,12	0,10	0,72	5,39	0,60	5,99	0,52	6,51	0,48
	" II.	6 711 880	3,83	0,66	0,13	0,10	0,74	5,46	0,77	6,23	0,66	6,89	—
	" III.	3 985 272	3,47	—	0,09	0,13	2,24	5,93	—	5,93	1,24	7,17	—
	" IV.	4 245 698	3,71	0,43	0,14	0,06	1,48	5,82	—	—	—	—	—
1877	" I.	5 954 056	3,16	0,73	0,10	0,11	0,77	4,87	0,46	5,33	0,46	5,79	0,43
	" II.	6 686 827	2,95	0,54	0,10	0,10	1,05	4,74	0,97	5,71	0,64	6,35	—
	" III.	3 008 777	3,01	—	0,07	0,13	1,71	4,92	—	4,92	0,88	5,80	—
	" IV.	3 957 135	2,89	0,43	0,15	0,06	1,22	4,75	—	—	—	—	—
1878	" I.	6 064 720	2,96	0,65	0,09	0,11	0,65	4,46	0,42	4,88	0,41	5,29	0,41
	" II.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Nr. III. 3. Quart.	2 742 487					1,98	4,85		4,85		5,61	
			2,70	0,00	0,07	0,10	incl. Entsch.		—		0,76		—
							2,56	5,43		5,43		6,19	
	Nr. IV. 3. Quart.	2 528 806	2,85	0,14	0,14	0,06	1,39	4,88	—	—	—	—	—

Anlage 3.

Diverse Produktions-Notizen.

1 Jahrgang.	2 Zeche.	3 Beschäftigte Arbeiter.	4 Gesammt-Löhne. ℳ	5 Arbeits-Tage.	6 Verfahrene Schichten.	7 Effekt pro Schicht inkl. Pferde. kg	8 Verdienst pro Schicht inkl. Beamte ℳ	9 Durchschnitts-Verdienst pro Jahr. ℳ
1869	Nr. I.	964	734 568	300	289 200	806	2,54	760
	„ II.	974	690 625	301	291 776	760	2,733	820
	„ III.	916	537 289	—	—	786	2,52	760
	„ IV.	607	486 177	300	214 866	780	2,63	789
1870	Nr. I.	866	714 450	299	259 800	755	2,75	825
	„ II.	964	707 768	301	267 621	765	3,107	930
	„ III.	872	523 248	—	—	876	2,56	770
	„ IV.	662	548 353	300	232 653	765	2,75	825
1871	Nr. I.	958	821 964	300	287 400	747,5	2,86	860
	„ II.	1004	791 532	297	268 124	785	3,479	1030
	„ III.	862	537 592	—	—	757	2,70	810
	„ IV.	726	612 057	296	237 674	760	2,98	884
1872	Nr. I.	960	378 870	134	132 660	727	2,86	860
	„ II.	1083	999 254	283	288 447	801	3,8	1075
	„ III.	886	590 724	—	—	793	2,97	890
	„ IV.	762	719 034	279	245 587	750	3,35	935
1873	Nr. I.	930	913 620	287	294 328	764	3,56	1020
	„ II.	1119	1 215 832	298	311 558	801	4,476	1330
	„ III.	930	787 745	—	—	710	3,58	1070
	„ IV.	903	1 110 711	299	305 833	760	4,22	1262
1874	Nr. I.	972	1 031 960	298	320 505	721	3,61	1075
	„ II.	1168	1 216 984	295	329 798	746	4,326	1280
	„ III.	1003	683 025	—	—	588	3,21	960
	„ IV.	918	1 005 126	291	304 518	765	3,73	1085
1875	Nr. I.	1033	955 105	299	339 226	762	3,34	1000
	„ II.	1340	1 322 114	298	363 844	831	3,92	1170
	„ III.	1028	696 173	—	—	670	2,95	885
	„ IV.	898	900 010	297	303 868	690	3,39	1007
1876	Nr. I.	1124	1 107 178	298	370 915	765	3,23	960
	„ II.	1439	1 283 982	294	397 816	868	3,52	1030
	„ III.	1058	691 346	—	—	695	2,82	850
	„ IV.	896	786 667	274	279 647	705	3,20	877
1877	Nr. I.	1230	939 550	296	399 240	767	2,81	830
	„ II.	1356	987 644	284	358 249	963	3,01	850
	„ III.	699	452 520	—	—	830	2,57	770
	„ IV.	739	572 748	277	244 851	810	2,82	781
1878	Nr. I.	1286	896 365	297	415 214	753	2,58	770
	„ II.	—	—	—	—	—	—	—
	„ III.	721	371 058	—	—	906	2,62	790
	„ IV.	613	364 886	209	172 188	835	2,64	690

Zu Pos. 8 ist zu bemerken, daß vom Schichtlohn noch 0,20 bis 0,25 ℳ für Pulver, Oel und Knappschaftsgefälle in Abzug zu bringen ist.

Anlage 4.

Verkaufspreise der Rohmaterialien.[1])

	Rohmaterialien.	1869. Mark pro Tonne.	1870. Mark pro Tonne.	1871. Mark pro Tonne.	1872. Mark pro Tonne.	1873. Mark pro Tonne.	1874. Mark pro Tonne.	1875. Mark pro Tonne.	1876. Mark pro Tonne.	1877. Mark pro Tonne.	1878. Mark pro Tonne.	Gegenwärtig. Mark pro Tonne.
	I. Eisenerze.											
1	Gerösteter Spath aus dem Siegen'schen	20	—	—	32	—	—	—	—	14	15,60—16	—
2	Brauneisenstein aus dem Siegen'schen	15	—	—	18	—	—	—	—	13	14—15	—
3	Rotheisenstein v. d. Lahn, 48—50 pCt.	—	—	—	—	14—15	—	—	—	—	8—10	—
	f. 1 pCt. Eisen mehr oder weniger 0,40 *M.* p. T.											
4	Rotheisenstein v. d. mittleren Lahn fco. Aumenau . .	8,40	9	9,25	11,65	12,30	12,20	10,50	9,05	7,70	7,90	—
5	Fremde Erze: Mocta-Erz, loko Hütte Oberhausen	—	—	—	—	—	—	—	—	35,07	33—31,30	30
6	Somorostro-Erz, desgl.	—	—	—	—	—	—	—	—	27,30	27,80—24	—
7	Elba-Erz, desgl.	—	—	—	—	—	—	—	—	31,13	30—28,60	—
	II. Steinkohlen und Koks.											
1	Ankaufspreis f. Flammenkohlen	6,1—6,7	—	9,6	14,4—15,6	15—16,8	16—10,2	8,1—7,8	7,8—6,6	5,4—5,2	5	—
2	Ankaufspreis für gesiebte Kokskohlen	4,7—5,55	7,2	8,4—8,41	12,6	13,2—13,8	14—9,6	7,8—7,2	6—5,6	4,2—4,4	4,4	Staubkohlen z. B. billiger.
3	Durchschnittspreis loko Hütte Oberhausen	5,91	7,34	9,29	9,61	11,75	13,88	9,3	6,41	5,41	4,53	—
4	Durchschnittspreis f. Kokskohlen	5,91	7,50	9,39	9,7	11,82	13,45	9,20	6,56	5,74	4,79	—
5	Verkaufspreis d. Zeche III.	5,61	6,28	8	8,67	11,56	13,17	7,43	6,45	5,25	4,9	—
6	do. do. IV. mel. K.	5,15	5,85	7,90	9,50	12,80	15,37	7,88	6,28	5,15	3,50	—
7	Verkaufspreis d. Zeche VII.	6,78	7,70	10,41	11,35	15,94	12,98	9,19	8,7	5,99	—	—
8	do. do. VIII.	5,87	6,25	9,22	9,98	13,7	12,5	7,59	6,57	5,65	—	—
9	do. do. IX.	5,2	6	8	9,20	12	12,20	6,60	5,40	4,60	3,80	—
10	Koks, durchschnittlich . .	11,4—12	13—17	18—19	20	24—28	13—32	11,60—16	8,6—15	8,4—10	8,4—10	augenblicklich billiger.
	III. Kalkstein.											
1	Durchschnittspreis loko Hütte Oberhsn., einschl. 2,5 *M.* Fracht	4	4,05	3,92	3,70	3,75	3,95	4,13	4,04	3,95	3,75	—

[1]) Die Preise verstehen sich loco Waggon Versandstation, bezw. f. o. b. Verschiffungshafen, wenn nicht anders bemerkt.

Anlage 5.

Frachten-Tabelle für Bezüge von Rohmaterialien.

1.	2.	3.	4.	5. Neben-Gebühren:					6. Fracht:			7.	8.
Nr.	Nach Oberhausen (Gutehoffnungshütte) von	Transport-Gegenstand.	Entfernung.	a. Abholegebühr.	b. Rangirgebühr.	c. Zustellungsgebühr.	d. Zechenfracht.	e. Summe der Nebengebühren.	a. Expeditionsgebühr.	b. Fracht.	c. Summe der Bahnfracht.	Gesammt-Fracht pro 10 000 kg	Bemerkungen.
			km.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	
1	Albshausen . . .	Rotheisenstein.	226	0,60	—	—	—	0,60	12	44	56	56,60	
2	Wetzlar	do.	220	—	0,50	—	—	0,50	12	41	53	53,50	
3	Gießen	Brauneisenstein.	233	—	—	—	—	—	12	43	55	55	
4	Staffel	do.	215	—	—	—	—	—	12	40	52	52	
5	Dillenburg . . .	Rotheisenstein von Frank u. Giebeler.	192	10	—	—	—	10	12	36	48	58	
6	Dillenburg . . .	Rotheisenst. v. Adolfshütte.	192	2,14	—	—	—	2,14	12	36	48	50,14	
7	Daaden	Spatheisenstein.	157	—	—	—	—	—	12	30	42	42	
8	Herdorf	do.	160	—	0,50	—	—	0,50	12	29	41	41,50	
9	Wissen	do.	138	—	0,50	—	—	0,50	12	26	38	38,50	
10	Ibbenbüren . . .	Raseneisenstein.	153	Zollgebühr.		0,00	—	—	unbekannt.		47	47	
11	Gorsel	do.	128	do.		0,50	—	0,50	do.		36,50	37	
12	Almelo	do.	182	do.		0,50	—	0,50	do.		47,80	48,30	
13	Mil	do.	105	do.		0,50	—	0,50	do.		35,70	36,20	
14	Haps	do.	99	do.		0,50	—	0,50	do.		34,50	35	
15	Schwelm	Brauneisenstein.	73	1	—	0,60	—	1,60	12	11	23	24,60	
16	Bochum	Blackband.	33	—	—	—	—	—	11	5	16	16	
17	Düsseldorf	do.	12,64	—	—	—	10	10	—	—	—	10	
18	Ruhrort	Schlacken.	9	2	—	0,60	—	2,60	8	2	10	12,60	
19	Oberhausen . . .	Kohlen und Koks.	—	Lokogebühr.		5	1,86	6,86	—	—	—	6,86	
20	Oberhausen . . .	do.	—	do.		5	3,86	8,86	—	—	—	8,86	
21	Gelsenkirchen . . .	do.	19	—	—	—	1	1	9	2,20	11,20	12,20	Zeche Hibernia.
22	Herne	do.	28	—	—	—	1,80	1,80	10	5	15	16,80	Zeche Shamrock.
23	Wanne	do.	24	—	—	—	—	—	10	4	14	14	Zeche Pluto.
24	Dahlhausen . . .	do.	27	—	—	—	2,60	2,60	10	6	16	18,60	Kokkerei Schulz.
25	Wattenscheid . . .	do.	16	Wagenmiethe.		0,50	0,60	1,10	9	2	11	12,10	Zeche Centrum.
26	Essen	do.	3	do.		0,50	2	2,50	unbekannt.		8	10,50	„ Königin Elisab.
27	Gelsenkirchen . . .	do.	19	—	—	—	1,20	1,20	9	2,20	11,20	12,40	Zeche Alma.
28	Langendreer . . .	do.	37	—	—	—	1,50	1,50	11	7	18	19,50	Zeche Alemania.
29	Bochum	do.	23	do.		0,50	1	1,50	10	4	14	15,50	Boch. Verein.
30	Wattenscheid . . .	do.	16	—	—	0,60	1	1,60	9	2	11	12,60	Zeche der Präsident.
31	Dornap	Kalksteine.	54	—	—	0,60	—	0,60	12	11	23	23,60	
32	Letmathe	do.	75	—	—	0,60	—	0,60	12	12	24	24,60	

Anlage 6.

Zusammenstellung der für Rohprodukte bestehenden Einheits-Frachtsätze.

1.	2.	3.	4. Pro Tonne und Kilometer in Markpfennig.						5. Pro Centner und Meile in Silberpfennig.						6. In Procent der Gesammtfracht.				7.
Nummer.	Nach Oberhausen (Gutehoffnungsh.) von	Transport-gegenstand.	a. Entfernung. km	b. Fracht.	c. Zechenfracht.	d. Expeditions-gebühr.	e. Neben-gebühren.	f. Zusammen.	a. Entfernung. Meilen	b. Fracht.	c. Zechenfracht.	d. Expeditions-gebühr.	e. Neben-gebühren.	f. Zusammen.	a. Fracht.	b. Zechenfracht.	c. Expeditions-gebühr.	d. Neben-gebühren.	Bemerkungen.
1.	Albshausen . . .	Rotheisenst.	226	1,95	—	0,53	0,026	2,506	30,1	0,839	—	0,238	0,0099	1,1369	77,8	—	21,2	1,0	
2.	Wetzlar	do	220	1,863	—	0,545	0,023	2,413	29,3	0,840	—	0,246	0,0100	1,096	76,6	—	22,4	1,0	
3.	Giessen	Brauneisenst.	233	1,845	—	0,515	—	2,360	31,1	0,830	—	0,232	—	1,062	78,2	—	21,8	—	
4.	Staffel	do.	215	1,860	—	0,558	—	2,418	28,6	0,840	—	0,252	—	1,092	77	—	23,0	—	
8.	Herdorf	Spatheisenst.	160	1,813	—	0,750	0,031	2,594	21,3	0,817	—	0,338	0,014	1,169	70	—	29,0	1,0	
9.	Wissen	do.	138	1,884	—	0,870	0,036	2,790	18,4	0,848	—	0,392	0,015	1,255	67,5	—	31,2	1,3	
11.	Gorsel	Raseneisenst.	128	2,000	—	0,850	0,039	2,889	17,1	0,871	—	0,420	0,018	1,309	69,2	—	29,4	1,4	
13.	Mil	do.	105	2,257	—	1,143	0,048	3,448	14,0	1,016	—	0,514	0,021	1,551	65,4	—	33,2	1,4	
14.	Haps	do.	99	2,273	—	1,212	0,050	3,535	13,2	1,023	—	0,544	0,023	1,590	64,3	—	34,3	1,4	
15.	Schwelm	Brauneisenst.	73	1,507	—	1,644	0,219	3,370	9,9	0,667	—	0,728	0,097	1,492	44,7	—	48,9	6,4	
17.	Neu-Essen II. u. IV.	Blackband	12,64	—	7,911	—	—	7,911	1,7	—	3,560	—	—	3,560	—	100	—	—	
18.	Ruhrort	Schlacken	9	2,222	—	8,888	2,888	13,988	1,2	1) 4,833	—	—	1,300	6,133	15,9	—	63,5	20,6	
19.	Oberhausen . . .	Kohlen und																	
		Koks	1,50	—	12,400	—	33,300	45,70	0,2	—	5,550	—	15,000	20,550	—	27,0	—	73	Concordia.
20.	do. . . .	do.	5,50	—	7,000	—	9,100	16,10	0,73	—	3,082	—	4,116	7,192	—	43,5	—	56,5	Prosper.
21.	Gelsenkirchen . . .	do.	19	1,160	0,526	4,737	—	6,423	2,5	1) 2,688	0,240	—	—	2,928	18,0	8,2	73,8	—	Hibernia.
25.	Wattenscheid . . .	do.	16	1,250	0,375	5,625	0,3125	7,5625	2,13	1) 3,100	0,170	—	0,141	3,411	16,5	5,0	74,0	4,5	Centrum.
26.	Essen	do.	3	26,666	6,666	—	1,666	34,998	0,40	1) 12,000	3,000	—	0,750	15,750	76	19,0	—	5,0	K. Elisabeth.
27.	Gelsenkirchen . . .	do.	19	1,160	1,632	4,737	—	6,529	2,5	1) 2,688	0,290	—	—	2,978	17,8	9,7	72,5	—	Rh. E. u. A.
28.	Langendreer . . .	do	37	1,900	0,400	3,300	—	5,300	5	0,720	0,180	1,440	—	2,340	36	7,5	56,5	—	Alemania.
29.	Bochum	do.	23,00	1,739	0,435	4,348	0,207	6,729	3,10	0,390	0,200	2,232	0,099	2,921	26	6,5	65	2,5	Boch. V.
31.	Dornap	Kalksteine	54	2,030	—	2,222	0,111	4,363	7,20	0,917	—	1,000	0,050	1,967	46	—	51,5	2,5	
32.	Lethmathe	do.	75	1,600	—	1,600	0,080		10	0,720	—	0,720	0,036	1,476	48,8	—	48,8	2,4	
33.	Hamburg, loko . .	Kohlen und						3,280											
		Koks	374	2,224	—	0,321	—	2,545	50	1,000	—	0,139	—	1,139	87	—	13	—	
34.	„ transit .	do.	374	2,000	—	0,321	—	2,321	50	0,900	—	0,139	—	1,039	86	—	14	—	

1) Die bei diesen Positionen verzeichnete Fracht versteht sich incl. Expeditionsgebühr.

Anlage 7

Vergleichende Zusammenstellung der Einheits-Frachtsätze auf verschiedenen Verkehrswegen und für verschiedene Verbände.

Nummer.	Von Station bis Station.	Benennung des Verbandes.	Entfernung. km	Frachtsatz pro 1000 kg ℳ	Frachtsatz pro Tonne und Kilometer. ₰	Bemerkungen.
		I. Roheisen.				
1.	Anvers—Türkismühle	Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr	442	10,60	2,408	
2.	Anvers—Kaiserslautern.	do.	465	11,20	2,408	
3.	Heissen—Türkismühle.	Rheinischer Eisenbahnverkehr	352	10,30	2,926	
4.	Heissen—Kaiserslautern.	do.	314	8,62	2,745	
		Der Frachtsatz des Rheinischen Eisenbahnverbandes ist somit um 14 bezw. 21,5 pCt. theurer als der Frachtsatz des Belgisch-Südwestdeutschen Verbandes.				
		II. Eisen und Stahl façonnirt, Schienen 2c.				
5.	Anvers—Novéant, Grenze.	Belgisch-Elsaß-Lothringischer Verkehr	341	9,27	2,750	
6.	Ulflingen—Novéant, Grenze.	Elsaß-Lothringischer Lokalverkehr	152	7,90	5,200	
		Darnach würde sich der Frachtsatz des Elsaß-Lothringischen Lokalverkehrs um ca. 90 pCt. theurer berechnen, als der Frachtsatz des Belgisch-Elsaß-Lothringischen Verbandes.				
7.	Anvers—Burbach.	Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr	390	12,70	3,300	
8.	Heissen—Burbach.	Rheinisch-Saarbrücker Verkehr	360	13,90	3,861	
		Der Rheinisch-Saarbrücker Verband erzielt demnach um etwa 17 pCt. höhere Fracht als der Belgisch-Südwestdeutsche Verband.				
		III. Eisen- und Stahlwaaren aller Art. (Brücken- und Maschinentheile).				
9.	Paris—Eydtkuhnen.	Deutsch-Belgisch-Französischer Verkehr	1786	59,36	3,323	
10.	Aachen—Eydtkuhnen.	Ostdeutsch-Rheinischer Verkehr	1389	63,90	4,600	
		Die Ostdeutsch-Rheinische Verkehrsroute beansprucht somit ca. 38 pCt. Mehrfracht verglichen mit dem Deutsch-Belgisch-Französischen Verkehr.				

Anlage 8.

Motivirung der Forderung eines Roheisenzolles von *M.* 0,50 pro Ctr.

Der Verein deutscher Eisen- und Stahlindustrieller richtete unter dem 6. März 1877 an den hohen deutschen Reichstag eine Petition, worin um Wiedereinführung eines Roheisenzolles von 50 Markpfennig pro 50 kg ersucht wird.

Diese Petiton gibt die Ein- und Ausfuhrstatistik für Roheisen, wie folgt, an:

Jahrgang.	Einfuhr. Ctr.	Ausfuhr. Ctr.	Mehr-Einfuhr. Ctr.
1872 . .	12 195 118	2 486 361	9 908 750
1873 . .	13 809 780	2 708 345	11 101 435
1874 . .	10 629 484	4 142 094	6 487 594
1875 . .	12 512 856	6 770 391	5 742 465
1876 . .	11 654 100	6 139 500	5 514 600
1877 . .	10 818 765	7 278 678	3 540 087

und wird weiter sehr richtig bemerkt, daß die Ausfuhr sich vornehmlich auf ordinäres Puddeleisen aus Lothringen und Luxemburg und auf Spiegeleisen erstreckt, doch sind die Quantitäten des letzteren im Verhältniß nicht bedeutend.

Unsere Roheiseneinfuhr besteht dagegen zum größten Theil aus englischem und schottischem Bessemer- und Gießerei-roheisen.

Weiter ist in der beregten Petition angeführt, daß im Jahre 1875 an Roheisen produzirten

		pro Kopf der Bevölkerung.
Deutsches Reich, exkl. Luxemburg	35,1 Mill. Ctr.	= 0,82 Ctr.
Großbritannien	127,1 " "	= 3,95 "
Frankreich	28,3 " "	= 0,79 "
Belgien	10,5 " "	= 1,98 "
Oesterreich	9,1 " "	= 0,26 "
Nord-Amerika	45,3 " "	= 1,18 "

Pro Kopf der Bevölkerung rangirt hiernach Deutschland erst in vierter Stelle, obgleich dasselbe unbestritten große Reichthümer an Kohlen und Erzen besitzt.

Wenn zur Zeit in Deutschland die Produktion an Gießerei- und Bessemer-Roheisen verhältnißmäßig noch gering ist, weil die hierfür geeigneten Erze noch nicht in genügender Menge aufgeschlossen sind, so ist die Ursache in dem Fortfall des bis zum Jahre 1873 geltenden mäßigen Roheisenzolles zu suchen, da den seit dieser Zeit um ihre Existenz ringenden Eisenwerken die Mittel entzogen waren, geeignete Eisensteinlager aufzuschließen.

Beachtenswerth ist ferner, daß die deutsche Roheisenproduktion in Folge mangelnder Fürsorge und wenig wohlwollender Behandlung, die ihr von Seiten der gesetzgebenden Faktoren zu Theil geworden ist, sich prozentual nicht in gleichem Maße hat entwickeln können, wie ihre begünstigtere Konkurrenz in den Nachbarländern, was aus beifolgender Zusammenstellung klar hervorgeht.

Es betrug nämlich die Roheisenproduktion

	1876. Millionen Ctr.	1877. Millionen Ctr.	Prozentuales Wachsthum. pCt.
im Deutschen Reich, exkl. Elsaß-Lothringen . . .	20,6	30,5	52,5
" Großbritannien .	90,5	127,1	40,4
" Frankreich . .	16,5	28,3	71,4
" Belgien . . .	6,4	10,5	64,1
" Oesterreich . .	5,8	9,1	56,9
" Nord-Amerika .	18,5	45,3	150,3

Während in Deutschland Kohlen und Erze nur selten vereinigt vorkommen, sind hierin die englischen Werke außerordentlich begünstigt und besitzen in den Transportverhältnissen Vortheile, welche Deutschland durch den sorgfältigsten Betrieb, die besten maschinellen Einrichtungen und sparsamste Verwaltung nicht auszugleichen vermag.

Eine im April 1876 bearbeitete Zusammenstellung der Selbstkosten jedoch nur für R o h m a t e r i a l i e n und B a h n f r a c h t e n rheinisch-westfälischer Hochofenwerke im Vergleich zu den Selbstkosten englischer Roheisenhütten ergab folgende Resultate:

Q u a l i t ä t.	E t a b l i s s e m e n t.	Gesammtwerth der Materialien für 1000 gk Roheisen. *M.*	Gesammt-Eisenbahnfracht für nebenstehende Materialien pro 1000 kg Roheisen bis zur Hütte. *M.*	Summa. *M.*	B e m e r k u n g e n.
Gießerei-Roheisen . .	Rheinisch-westfäl. Werke	37,83	18,04	55,87	ab Aufgabebahnstation.
	England (Cleveland) .	31,50	10,50	42,00	ab Produktionsort.
		Frachtdifferenz zu Ungunsten Deutschlands 7,54 *M.*			
		Gesammtdifferenz . . . . 13,87 "			
Puddeleisen	Rheinisch-westfäl. Werke	31,53	19,42	50,95	ab Aufgabestation.
	England (Cleveland) .	31,50	10,50	42,00	ab Produktionsort.
		Frachtdifferenz zu Ungunsten Deutschlands 8,92 *M.*			
		Gesammtdifferenz . . . . 8,95 "			
Weißstrahl. Qualitätseisen	Rheinisch-westfäl. Werke	39,68	18,10	58,08	ab Aufgabestation.
	England (Cumberland)	?	14,00	?	ab Produktionsort.
		Frachtdifferenz zu Ungunsten Deutschlands 4,40 *M.*			
Bessemer-Roheisen . .	Rheinisch-westfäl. Werke	42,50	26,20	68,70	ab Aufgabestation.
	England (Cumberland)	?	14,00	?	ab Produktionsort.
		Frachtdifferenz zu Ungunsten Deutschlands 12,20 *M.*			

Inzwischen sind zwar die Preise für Erze, Kohlen und Kalksteine nicht unerheblich zurückgegangen, dasselbe war aber auch in England der Fall, so daß die Differenz zu Ungunsten der deutschen Produktion eine wesentliche Aenderung kaum erfahren haben dürfte.

Nach uns gewordenen zuverlässigen Mittheilungen betragen nämlich die Selbstkosten des Middlesborough'er Gießerei-Roheisens, denen wir die deutsche Selbstkostenberechnung zur Seite stellen, 43 M. bezw. 37,50 M. pro Tonne und setzen sich, wie folgt, zusammen:

	1. Middlesborough Mitte 1877. M.	2. Middlesborough gegenwärtig. M.	3. Oberhausen. 1877/78. M.
Ausgabe für Erze	16,75	13,10	27,27
" " Kalksteine . . .	2,50	2,50	4,93
" " Kohlen . . .	15,84	14,15	14,93
" " Löhne	4,30	4,14	6,85
" " div. Materialien	3,00	—	—
Reparaturen u. Transportkosten	3,22	3,22	3,16
General-Unkosten	0,39	0,39	2,31
	43,00	37,50	59,45

Die englischen Selbstkosten berechnen sich pro Tonne englisch auf 43 s, wir haben demgegenüber die metrische Tonne mit 43 M. eingeführt, was mit Rücksicht auf die Gewichtsdifferenz und den Preis des englischen Geldes annähernd richtig ist.

Eine Verzinsung und Amortisation des Betriebs- und Anlagekapitals ist in beiden Fällen außer Ansatz gebracht, doch ist zu bemerken, daß bei den englischen Selbstkosten sub Pos. Kohlen die Ausgaben für die Verkokung mitenthalten sind, während bei der deutschen Selbstkostenberechnung diese Ausgaben unter Pos. Löhne figuriren, daher die Differenz der Lohnbeträge. Unter Gesammtunkosten sind in der deutschen Selbstkostenberechnung die Beträge für Verzinsung der Banquier- und Anleiheschulden eingerechnet. In jüngster Zeit sind in Middlesborough die Erzpreise von 5 s. auf 3 s. 9 d. und die Kokspreise von 13 s. 6 d. auf 12 s. heruntergegangen, ferner sind die Arbeitslöhne ca. 2 d. pro Tonne gewichen, so daß sich zur Zeit die Fabrikationskosten auf 37½ s. pro Tonne englisch = 37,50 M. pro 1 000 kg wie Kol. 2 zeigt, stellen.

Die Differenz der Selbstkosten des Gießereieisens beträgt somit bei Vergleichung der Kolonnen 1 und 3 16,45 M. zu Ungunsten Deutschlands und beruht hauptsächlich, nämlich mit 12,95 M. in der geringen Ausgabe, welche Middlesborough für Erze und Kalksteine zu leisten hat.

Wie wir ferner in Erfahrung gebracht haben, betragen zur Zeit im Cumberland-Distrikt die Selbstkosten des Bessemer-Roheisens 53½ s. pro englische Tonne = 53,50 M. pro 1 000 kg. Dem gegenüber betragen zur Zeit die Selbstkosten des auf den bestsituirten rheinisch-westfälischen Werken erblasenen Bessemer-Roheisens exkl. Amortisation und Verzinsung des Anlage- und Betriebskapitals 66—67 M., mithin rot. 13,00 M. pro 1 000 kg mehr, wie in Cumberland.

Die Differenz ist auch hier wieder in der Ausgabe für Erz begründet. Während die rheinisch-westfälischen Werke, welche genöthigt sind, für die Bessemer-Roheisen-Fabrikation einen erheblichen Theil algierischer und spanischer Erze zu verhütten, pro 1 000 kg Roheisen 41 M. für Erze zu verausgaben haben, betragen die Erzkosten in Cumberland pro 1 000 kg Roheisen höchstens 23,50 M., das ist 17,50 M. weniger, wie in Deutschland.

Nach jüngst erhaltener Mittheilung betragen die Selbstkosten der Cumberlanderze pro Tonne loko Grube 7—8 s., hierzu tritt eine Abgabe an den Grundbesitzer (Royaltie) von 2—3 s., Fracht bis zur Hütte (nördlicher Bezirk) 6 d. bis 3 s. (südlicher Bezirk), so daß sich der Preis loko Hütte auf 11—14 s. stellt; wobei es sich um Hämatiterze handelt, welche durchschnittlich 54 pCt. Eisen ausbringen.

Gegenwärtig ist in England eine lebhafte Agitation im Gange behufs Ermäßigung der allerdings hohen Abgabe (Royaltie) an den Grundbesitzer und hofft man, diese Abgabe auf 1 s. pro Tonne herunterzubringen. Hat diese Agitation den gehofften Erfolg, so würde das Bessemer-Roheisen in Cumberland zu 50 s. hergestellt werden können, das Middlesborough-Gießereiroheisen in demselben Verhältniß billiger werden und Deutschland um so ungünstiger gestellt sein, da hier die Möglichkeit einer ähnlichen Verminderung der Selbstkosten ausgeschlossen ist.

Selbst wenn die Cumberlandwerke durch billige heimische Erze nicht in so hohem Maße, wie vorstehend nachgewiesen, bevorzugt wären, würden dieselben auch bei dem Bezug spanischer Erze gegenüber den deutschen Werken im Vortheil sein, denn die Cumberlandwerke können solche Erze (Somorrostroerze) zu 17 s. loko Hütte beziehen.

Es beträgt nämlich der Ankaufspreis in Bilbao ca. 7 s. und die Fracht Bilbao-Maryport 10 s.

Die deutschen Werke haben demgegenüber von Bilbao bis Rotterdam mindestens 13 s. und von Rotterdam bis Oberhausen mindestens 4 s. Fracht zu zahlen. Dieselben Frachtvortheile genießt England auch für den Bezug algierischer Erze, denn, während zur Zeit die Fracht Bona-Rotterdam 11—13 s. beträgt, stellt sich die Fracht Bona-Cardiff auf 8 s. und Bona-Middlesborough auf 8½ s.

Gegen solche Betriebsvortheile, wie sie die englische Eisenproduktion ihrer begünstigten Lage verdankt, hat bisher die deutsche Konkurrenz vergebens angekämpft. Dazu kommt noch, daß die niedrigen Seefrachten und die Möglichkeit, bis in das Herz von Deutschland die niedrigen Wasserfrachten des Rheines, der Elbe und Oder zu benutzen, die Transportfrage des versandtfähigen Fabrikats in vielen Fällen wiederum zu Gunsten Englands entscheiden läßt.

So beträgt z. B. die Fracht pro 1000 kg Roheisen:

1. Englische Küste:	Stettin—Berlin . .	10,50 M.
	Oberhausen—Berlin .	11,50 "
	Königshütte—Berlin .	14,00 "
2. Schottland:	Stettin—Berlin . .	10,50 "
	Oberhausen—Berlin .	11,50 "
	Königshütte—Berlin .	14,00 "
3. Englische Küste:	Hamburg—Magdeburg —Dresden . . .	15,00 "
	Oberhausen—Dresden	14,90 "
	Königshütte—Dresden	13,00 "
4. England:	Stettin—Frankfurt a. O.	10,50 "
	Oberhausen—Frankfurt a. O. . . .	16,80 "
	Königshütte—Frankfurt a. O. . . .	12,20 "

Von der englischen Ostküste (Schottland) bis Holland beträgt die Fracht pro 1000 kg 6,50 M., von da bis Köln 4 M., bis Mainz 5 M., so daß englisches und schottisches Eisen mit einem Frachtaufwand von 10,50 M., also mit einem

wesentlich geringeren Betrage als die Differenz der Selbstkosten ausmacht, mitten durch das hervorragendste Gebiet der deutschen Eisenproduktion befördert werden kann.

Nach uns vorliegenden Notizen eines rheinisch-westfälischen Hochofenwerks betragen die durchschnittlichen Selbstkosten pro 1000 kg Roheisen (Gießereieisen, Bessemereisen, Spiegeleisen und Puddeleisen durcheinander gerechnet) im Jahre 1877/78

an Arbeitslöhnen . . .	27,48 ℳ	=	45 pCt.
„ Frachten	16,50 „	=	27 „
	43,98 ℳ	=	72 pCt.
„ sonstigen Kosten . .	16,87 „	=	28 „
mithin zusammen .	60,85 ℳ	=	100 pCt.

wie aus nachfolgender Zusammenstellung ersichtlich ist.

Selbstkostenpreis pro 1000 kg Roheisen durchschnittlich 60,85 ℳ		Zu 1000 kg Roheisen sind erforderlich kg.	Diese Materialien erfordern an Löhnen ℳ	Diese Materialien erfordern an Frachten ℳ
Erze		2 250	à 5,00 = 11,25	à 5,00 = 11,25
Koks		1 650	à 1,00 = 1,65	—
Hierzu nöthig:				
Kokskohlen	2 475 kg			
Stochkohlen	100 „	100		
Kohlen überhaupt . .	2 575 kg		à 2,96 = 7,62	à 1,00 = 2,58
Kalksteine		1 050	à 1,20 = 1,26	à 2,45 = 2,57
Materialen			—	= 0,10
			21,78	
Für 1000 kg Roheisen			5,70	
Mithin insgesammt:				
Löhne			27,48	
Frachten				16,50

Hieraus ergibt sich, wie sehr eine blühende Roheisen-Industrie geeignet ist, einer zahlreichen heimischen Bevölkerung lohnenden Verdienst zuzuführen. Insbesondere ist auch die arme ländliche Bevölkerung auf dem Westerwald, in der Eifel, Hundsrücken ꝛc. hierbei interessirt, da der Erztransport zahlreichen Kleingrundbesitzern Verdienst zuwendet und die Mittel bietet, an Stelle von Kühen, vermittelst Pferden den ihnen sparsam zugewiesenen Acker zu bearbeiten.

Nicht minder haben auch die Haupteisenkonsumenten, die Eisenbahnen, das lebhafteste Interesse an einer schwunghaften Roheisenproduktion, insbesondere, wenn man bedenkt, daß ein mittelgroßer Hochofen im Jahr ca. 9—10 000 Ladungen à 200 Ctr. Rohmaterial verbraucht.

Ohne einen Schutz, welcher die Vortheile der englischen Roheisen-Industrie nicht einmal vollständig ausgleichen soll, den wir aber auf mindestens 10 ℳ pro 1000 kg = 0,50 ℳ pro Ctr. zu bemessen haben würden, wird Deutschland verurtheilt sein, seine Hochöfen zum größten Theile stillstehen, seine Erze und Kohlen unbenutzt zu lassen, und zahlreichen deutschen Arbeitern wird eine lohnende Beschäftigung vorenthalten. Wenn in dem von dem Centralverbande deutscher Eisen-Industrieller aufgestellten autonomen Zolltarif nur ein Roheisenzoll von 0,30 ℳ pro Ctr. gefordert wird, während Oesterreich 0,50 ℳ, Frankreich 0,80 ℳ Roheisenzoll erhebt, so glauben wir, ist hierbei nicht die Erwägung maßgebend gewesen, daß ein derartiger Zoll genügt, sondern mit Rücksicht auf die bisher vielfach vergeblichen Bestrebungen um Wiedereinführung von Eisenzöllen, der Umstand durch eine möglichst bescheidene Forderung den bisher allmächtigen Einfluß der Freihandelspartei zu brechen.

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Siebzehnte Vernehmung

am

16. November 1878

(Nachmittag 1 Uhr).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender,
" Geh. Oberregierungsrath Huber,
" Königl. bayr. Staatsrath von Schloer,
" Geh. Kommerzienrath Stumm,
" H. H. Meier,
" Geh. Bergrath Dr. Wedding.

Sachverständiger: Herr von Wedell-Malchow zu Malchow. (Fragebogen C.)

Vorsitzender: Wir beginnen die Vernehmung des Herrn v. Wedell-Malchow, General-Ritterschafts-Direktor zu Malchow bei Rechlin in der Uckermark.

Herr **v. Wedell-Malchow:**

Frage 1:

Welche Preise bezahlt man im Inlande gegenwärtig für die wichtigsten Erzeugnisse der Eisenindustrie, welche Sie verwenden?

Zuvörderst erlaube ich mir zwei Preiskourante für die Zeit von 1869 bis 1878 zu überreichen, aus meiner Kreisstadt Prenzlau und aus dem Handelsplatz Stettin (s. S. 309). Ich wohne 1 Meile von Prenzlau und auf geradem Wege 5 Meilen von Stettin, ich entnehme aber meinen Eisenbedarf aus Prenzlau. Dann erlaube ich mir ferner zu überreichen ein Preisverzeichniß der wichtigsten landwirthschaftlichen Maschinen (s. S. 309), der Mähmaschinen und Lokomobilen nebst Dreschmaschinen für Stettin von 1869 bis 1878, worauf ich vielleicht später zurückzukommen Gelegenheit habe.

Frage 2:

Welche Veränderungen haben die Preise seit 1869 in den einzelnen Jahren bis jetzt erlitten?

würde durch die Tabellen erledigt sein.

Frage 3:

Wie stellen sich die Preise für entsprechendes ausländisches Fabrikat in deutschen Häfen und am Konsumtionsorte?

Erledigt sich auch, weil meine Preisverzeichnisse die Preise des schwedischen Eisens, des hauptsächlichsten ausländischen Fabrikats, dessen ich selbst und meine Kollegen sich bedienen, enthält, sowohl für Stettin, als auch für meinen speziellen Konsumtionsort Prenzlau.

Frage 4:

Vermag die deutsche Eisenindustrie Ihnen das Ausland für alle Zweige seiner Erzeugnisse in Qualität und Quantität zu ersetzen?

Nach meiner Kenntniß der Verhältnisse und nach dem positiven Gebrauche in der von mir selbst geleiteten Wirthschaft von Malchow, einem Gute von 3 000 Morgen, unter dem sich 2 200 Morgen Ackerland befinden, muß ich die Frage dahin beantworten, daß wir das schwedische Eisen für unsere Gegend nicht entbehren können. Wir sind also wenigstens bis jetzt nach unseren Verhältnissen gezwungen, dieses Produkt der Eisenindustrie aus dem Auslande zu beziehen.

Frage 5:

Verwenden Sie ausländische Fabrikate oder nicht? Aus welchen Gründen?

Ich habe schon bemerkt, daß in meiner eigenen Wirthschaft und in der ganzen Gegend schwedisches Eisen vielfach verwendet werden. Wir sind der Ueberzeugung, und ich stimme darin dem sachverständigen Urtheil der Händler und Schmiede bei, daß für einen Theil der von uns gebrauchten Werkzeuge das schwedische Eisen noch nicht zu entbehren ist, und zwar besonders für alle Instrumente zum Schneiden, worunter ich auch das Schneiden des Erdbodens verstehe. Wir brauchen also das schwedische Eisen zu Messern aller Art, zu Pflugschaaren, Haken, Spitzen und zu den Zähnen der eisernen Eggen, ebenso für Hufnägel, wie denn auch die ganze preußische Armee nach meiner Kenntniß ihre Pferde mit schwedischen Hufnägeln beschlägt. Es wird freilich auch bei uns das schwedische Eisen vielfach durch Stahl ersetzt, der jedoch bedeutend theurer ist. Das schwedische Eisen hat den großen

Vorzug der Zähigkeit und besseren Schweißkraft, es eignet sich deshalb besonders zu ländlichen Arbeiten. Wir haben versucht, mit schlesischem Eisen diese Dinge zu machen, da erklärten aber die Schmiede, daß dies zweckentsprechend nicht ausführbar sei. Was nun die Maschinen anbetrifft, so liefert uns das Inland Mähmaschinen und Lokomobilen mit Dreschmaschinen nicht in der Vollkommenheit und Dauerhaftigkeit, wie das Ausland. Ich habe mich neulich noch darüber bei einem Herrn aus Ostpreußen erkundigt, welcher mittheilte, es wären im vorigen Jahre etwa 160 Dampf-Dreschmaschinen in Ost- und Westpreußen in Bewegung gesetzt, darunter höchstens 20 Stück des deutschen Fabrikats, mit welchen letzteren man jedoch im Allgemeinen nicht zufrieden wäre.

Vorsitzender: Die Frage, die ich stellen wollte, ist mir vorweggenommen; ist es Ihnen bekannt, ob die Landwirthschaft nicht das schwedische Eisen oder die englischen und amerikanischen Maschinen entbehren kann?

Herr **v. Wedell-Malchow:** Wir verwenden selbst im Nordosten eine ganze Menge verschiedener Fabrikate. Ich habe deswegen expreß das schwedische Eisen und die beiden Maschinen, die Mähmaschinen und Dreschmaschinen mit Lokomobilen, hervorgehoben.

Herr **Stumm:** Die Erfahrung, welche Sie mit schwedischem Eisen gemacht haben und die, wie Sie selbst zugeben werden, mit den Erfahrungen anderer Gegenden im Widerspruche steht, beruht vielleicht darauf, daß Sie einen ganz besonders schwer zu bearbeitenden Boden haben?

Herr **v. Wedell-Malchow:** Es mag wohl zum Theil darin liegen, daß bei uns das schwedische Eisen ein Konkurrent des schlesischen ist. Der Transport des westfälischen Eisens, welches besser sein soll, würde uns zu theuer kommen.

Herr **Stumm:** Es würde das also wesentlich eine Preisfrage sein.

Herr **v. Wedell-Malchow:** Wenn in anderen Wirthschaften mehr das schwedische Eisen durch deutsches ersetzt worden ist, so kann das vielleicht in den individuellen Ansichten der Besitzer gelegen haben. In einer Wirthschaft, die viel schwedisches Eisen verbraucht, ist der gesammte Eisenverbrauch ein relativ geringerer, als wo nicht so viel verbraucht wird.

Vorsitzender: Führen Sie das nicht vielleicht zurück auf das Vorurtheil der Schmiede?

Herr **v. Wedell-Malchow:** Im Gegentheil, denn die Schmiede würden bei deutschem Eisen noch mehr Arbeit bekommen.

Vorsitzender: So meine ich es nicht, sondern daß der Schmied es nicht ebenso versteht, das inländische Eisen zu verarbeiten, wie er das fremde handhabt.

Herr **v. Wedell-Malchow:** Ich bin hier nicht sachverständig genug und kann nur sagen, daß mein allerdings gewöhnlicher Dorfschmied, der aber in seiner Sphäre ganz tüchtig ist, mir gesagt hat: nein, ich habe oft versucht, mit schlesischem geschmiedetem Eisen zu arbeiten, aber es ist für mich nicht zu brauchen! — ich möchte nicht gern den starken Ausdruck wiedergeben, den er dabei in Anwendung brachte.

Vorsitzender: Daß Vorurtheil dabei im Spiele sein kann, beweist folgender Fall: Es sind schlesische Kohlen nach Swinemünde angeboten; die dortigen Herren, worunter sogar königliche Beamte gewesen, haben gemeint, daß die schlesischen Kohlen ganz unbrauchbar seien, für ihre Zwecke könnten nur englische Kohlen benutzt werden!

Herr **v. Wedell-Malchow:** Ich verbrauche zwischen $^2/_5$ und $^1/_2$ meines ganzen Eisenbedarfs an schwedischem Eisen.

Herr **Stumm:** Sie führen den Verbrauch des schwedischen Eisens nicht auf die Natur Ihres Bodens zurück?

Herr **v. Wedell-Malchow:** Nein, der Boden bei uns ist zwar schwer, aber doch noch nicht sehr schwer. Uebrigens wird auch in Ostpreußen, soviel ich weiß, sehr viel schwedisches Eisen verwendet.

Herr **v. Schlör:** Sie benutzen deshalb gerne schwedisches Eisen, weil Sie glauben, daß überall da, wo das Material, welches Sie bei Ihrer Wirthschaft gebrauchen, Brüchen ausgesetzt ist, das schwedische Eisen mehr Widerstand leistet, als das deutsche, speziell das schlesische?

(Wird bejaht.)

Ueber die Verwendung des übrigen in Deutschland gewonnenen Materials, insbesondere des besseren westfälischen Eisens haben der Herr Sachverständige keine Erfahrungen gemacht?

Herr **v. Wedell-Malchow:** Darüber kann ich mich nicht aussprechen. Ich bin nur der Meinung, für unsere Gegend ist das schwedische Eisen das beliebteste.

Herr **v. Schloer:** Es ist nur einmal vorübergehend des Dampfpfluges erwähnt worden; der Herr Sachverständige haben in Ihren Aeußerungen sonst nur der Mähmaschinen und Dreschmaschinen gedacht, die Sie aus dem Auslande beziehen.

Herr **v. Wedell-Malchow:** Dampfpflüge werden bis jetzt nur in England gebaut. Wir haben in unserer Gegend zwei Dampfpflüge in Bewegung, die aber nicht mir selbst gehören. Ich glaube, wir werden diese noch lange aus dem Auslande beziehen müssen. Es liegt dies an dem großen Absatzgebiete Englands, weshalb es sich auf die Fabrikation dieser Maschinen mit viel mehr Energie legen kann.

Herr **v. Schlör:** Sind dem Herrn Sachverständigen Bezüge von Mähmaschinen aus England bekannt?

Herr **v. Wedell-Malchow:** Ja, ich besitze zwei englische und eine amerikanische. Die englischen sind von Samuelson, die amerikanische ist eine Kirkbymaschine. Ich gebe den englischen den Vorzug. Die amerikanischen sind sehr geistreich konstruirt, aber ein wenig leicht gearbeitet.

Herr **Stumm:** Könnten Sie die Größe der Distrikte, welche Sie als Ihre Gegend bezeichnen und für welche die zwei Dampfpflüge verwendet werden, näher bezeichnen?

Herr **v. Wedell-Malchow:** Der eine ist in der Zuckerfabrik von Prenzlau, der andere, wenn ich nicht irre, in der Stettiner Zuckerfabrik.

Herr **Stumm:** Sie machen persönlich keinen Gebrauch davon?

Herr **v. Wedell-Malchow:** Nein, weil der Dampfpflug zu theuer ist. Er kostet vollständig 14—16 000 Thlr., so daß nur reiche Leute oder Spekulanten zum Vermiethen ihn anschaffen können. Es hat sich herausgestellt, daß bei dem Preise der Cerealien in den meisten Gegenden Deutschlands der Dampfpflug sich nicht als rentabel erweisen würde, dagegen wo eine intensivere Kultur, z. B. Zuckerkultur stattfindet, ist er unentbehrlich und wenn die Zeiten für die Landwirthschaft sich bessern sollten, wozu allerdings wenig Aussicht scheint, so wird man vielleicht mit mehr Energie auf diese Instrumente losgehen. Jetzt ist die deutsche Landwirthschaft zu arm dazu. Im Dampfpflug aber liegt ein mächtiger Hebel der Landwirthschaft, weil durch ihn allein es möglich ist, die Erde tief aufzulockern.

Herr **Stumm:** Es würde also Ihre Ansicht sein, daß wenn die deutsche Industrie einen größeren Markt bekäme, sie dann auch die landwirthschaftlichen Maschinen besser herstellen könnte?

Herr **v. Wedell-Malchow:** Möglich, doch leidet der deutsche Maschinenbauer an der Krankheit, daß er alle Maschinen vom Butterfaß bis womöglich zur Lokomobile machen will, während in England und Amerika hierin eine richtige Arbeitstheilung eingetreten ist.

Vorsitzender: Sie legten ein paarmal den Ton auf das Wort Lokomobile. Liefern die Engländer immer ihre Maschinen mit Einschluß der Lokomobile, oder könnten Sie nicht auch vorzügliche Lokomobilen in Deutschland beziehen?

Herr **v. Wedell-Malchow:** Die Dreschmaschinen sind,

glaube ich, auch ohne Lokomobilen zu bekommen, aber in den mir bekannten Fällen werden die Dreschmaschinen von den Händlern in den Seestädten immer komplet verkauft, d. h. Dreschkasten und Lokomobile zusammen. Ich glaube, daß man so billiger dazu kommt. Daß man in Deutschland Lokomobilen bauen könnte, ist wohl nicht zu bezweifeln, da man ja hier Lokomotiven baut. Ich muß aber gestehen, daß ich selten oder fast nie andere als englische Lokomobilen bei uns gesehen habe.

Herr **Stumm:** Sie sagten vorhin, daß das schwedische Eisen $^2/_5$ bis die Hälfte Ihres Bedarfs ausmacht. Gehören dazu auch die Radreifen, oder verwenden Sie überhaupt keine eisernen Radreifen?

Herr **v. Wedell-Malchow:** Die werden aus schlesischem Walzeisen gefertigt. So sind ferner auch z. B. unsere Wagenachsen deutsches Produkt. In meiner Nähe in Torgelow in Pommern werden dieselben aus deutschem Schmiedeeisen hergestellt.

Frage 6.:

In welcher Weise ist die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Eisenzölle seit 1873 nachtheilig oder vortheilhaft für Sie gewesen? Hat besonders das Gesetz vom 7. Juli 1873 einen Einfluß auf die Preise von Eisen und Eisenfabrikaten ausgeübt und event. welchen?

Die Aufhebung des Eisenzolles ist für uns Landleute allerdings vortheilhaft gewesen, da das Eisen seit 1873 und speziell seit Ende des Jahres 1876 entschieden billiger geworden ist; z. B. das schwedische Eisen von 1873 zu 1874 um 7 ℳ pro 100 kg und von 1876 bis 1877 um 11 ℳ. Mähmaschinen sind pro 1877/78 um 28 Thlr. billiger geworden, als 1876; Lokomobilen um 200, Dreschmaschinen um 50 Thlr. Nun kommt weiter hinzu: je billiger das Eisen hauptsächlich in den vorwiegend ackerbautreibenden Theilen Deutschlands zu bekommen ist, umso mehr werden wir bemüht sein, viel mit Eisen zu arbeiten und auf diese Weise die Produktion unseres Bodens heben. Ich erinnere mich noch der Zeit, wo die hohen Eisenzölle waren, — ich war damals ein junger Mensch — und wir uns mit den erbärmlichsten Ackerinstrumenten herumhelfen mußten. Hätte man schon vor Jahren den Eisenzoll aufgehoben, die Landwirthschaft der ärmeren Nordostprovinzen Deutschlands würde sich auf einer ganz anderen Stufe befinden.

Vorsitzender: Beziehen Sie Ihren Eisenbedarf in größeren Vorräthen?

Herr **v. Wedell-Malchow:** Auf den meisten größeren Gütern wird ein eigener Dorfschmied gehalten, der von dem Kaufmann der nächsten größeren Stadt das Eisen bezieht. So habe ich einen Schmied, der in einem gewissen festen Lohnverhältniß zu mir steht und der das Eisen aus Prenzlau bezieht. Wenn ich von meinem Eisenverbrauch spreche, meine ich größtentheils den Eisenverbrauch meines Schmiedes. Ich brauche aber nur im Kontobuch seines Kaufmanns nachzusehen, um mir klar zu machen, wie viel Eisen er gebraucht hat.

Vorsitzender: Es ist wohl eine Thatsache, daß der Konsument, der kleine Quantitäten fertige Arbeit vom Schmied bezieht, nicht wesentlich billiger wie vor 4—5 Jahren bezahlt. Wenn der Schlosser oder Schmied die Arbeit abliefert, sagt er, soviel Pfunde sind das und läßt sich 40 bis 50 ₰ für das Pfund bezahlen. Das ist ein so exorbitanter Preis, daß er meiner Ansicht nach gar nicht zu rechtfertigen ist. Wie theuer bezahlen Sie das Eisen?

Herr **v. Wedell-Malchow:** Zwei Silbergroschen das Pfund für kleinere Arbeit. Das ist noch derselbe Akkord von 1873.

Vorsitzender: Also macht der Schmied den Vortheil?

Herr **v. Wedell-Malchow:** Augenblicklich der Schmied, aber das ist auch nothwendig, weil die speziellen Bedürfnisse des Mannes inzwischen bedeutend gestiegen sind.

Herr **v. Schloer:** Es wäre wohl dankenswerth, wenn der Herr Sachverständige die Güte hätte, uns den Einfluß der Eisenpreise heute und im Jahre 1873 in irgend einer Zahl erkennbar machen zu wollen.

Herr **v. Wedell-Malchow:** Es kommt dabei immer auf die Natur der Arbeiten an, natürlich lasse ich jetzt viel mehr Eisenarbeiten ausführen, als in früheren Jahren, und jeder richtig wirthschaftende Landwirth wird es ebenso gemacht haben. Ich hätte in den letzten 10 Jahren noch mehr verbraucht, wenn ich nicht bis 1868 meine sämmtlichen Bauten fertig gestellt hätte. Es müßte zur Beantwortung der Frage festgestellt werden, aus welchen einzelnen Theilen sich der Eisenverbrauch oder die Schmiedeberechnung zusammensetzt. Es wäre möglich, hierüber eine Zusammenstellung vorzulegen.

Vorsitzender: Es würde der Kommission von Interesse sein, wenn Sie die Güte hätten, ihr diese Aufstellung zu überlassen, damit sie dem Protokoll einverleibt würde.

Herr **v. Wedell-Malchow:** Sehr gern.

Preise
von Mähemaschinen, Lokomobilen und Dreschmaschinen in Stettin
von 1869 bis 1878.

	Mähemaschinen (Samuelson) von 1869 bis 1875 Samuelson's automatische Getreidemähemaschine, von 1876 bis 1878, Samuelson's Omnium royal.	Lokomobilen (10 Pferde englisch, 12 = deutsch Clayton & Shuttleworth)	Dreschmaschinen
1869	210 Thlr.	1 900 Thlr.	1 100 Thlr.
1870	210 =	1 800 =	1 050 =
1871	200 =	1 800—1 950 =	1 050 =
1872	220 =	1 950 =	1 250 =
1873	225 =	2 100 =	1 250 =
1874	240 =	2 100 =	1 300 =
1875	225 =	2 000 =	1 300 =
1876	240 =	1 900 =	1 250 =
1877	225 =	1 700 =	1 200 =
1878	225—216 =	1 700 =	1 200 =

Eisenpreise von 1869 bis 1878 in Stettin.
Pro 100 Kilogr.

	Walz- (Stab-) Eisen. ℳ	Schwed. Stab-Eisen. ℳ	Schwed. Huf-Stabeisen. ℳ	Geschm. deutsche Eisen zu Achsen. ℳ	Hufnägel 8 Pfd. pro mille. ℳ	Westfäl. Stahl gewöhnl. Qualität. ℳ	Grobe Gußwaaren. ℳ	Holzkohleneisenblech. ℳ
p. 100 kg					pro mille			
Medio 1869	20	28	32	26	3,20	40	20	30
= 1870	22	28	32	27	3,40	40	20	32
= 1871	22	28	32	27	3,80	40	20	32
= 1872	30	34	38	33	4,05	45	26	48
= 1873	32	45	49	40	4,90	54	28	47
= 1874	22	38	42	32	4,60	42	26	32
= 1875	20	36	40	32	4,60	39	26	30
= 1876	17	33	37	29	4,50	37	23	28
= 1877	15	22	26	22	4,30	32	21	23
= 1878	14	21	25	21	4	29	20	21

Eisenpreise von 1869—1878 in Prenzlau.

	Gewöhnliches schlesisches Walzeisen (Stabeisen, Rundeisen Hufstab)	Stahl (deutsch)	Schwedisches geschmiedetes Eisen
1869:	12 ℳ pro Ctr.	25 ₰ pro Pfd.	15 ℳ pro Ctr.
1870:	12 = = =	25 = = =	15 = = =
1871:	13 = = =	25 = = =	15 = = =
1872:	18,50 = = =	38 = = =	21 = = =
1873:	15,50 = = =	40 = = =	24,50 = = =
1874:	12 = = =	30 = = =	21 = = =
1875:	10,75 = = =	30 = = =	20,50 = = =
1876:	9,50 = = =	27 = = =	19,50 = = =
1877:	9 = = =	27 = = =	16 = = =
1878:	7,50 = = =	25 = = =	12 = = =

Herr **Stumm:** Bezieht sich diese Aufstellung auf faktische Erfahrungszahlen oder ist sie nur therotisch?

Herr **v. Wedell-Malchow:** Diese Aufstellung bezieht sich auf Rechnungen und ist ganz authentisch. Ich habe veranlaßt, die Wirthschaftsbücher von sechs verschiedenen Gütern ausziehen zu lassen, weil ich wünschte den landwirthschaftlichen Eisenverbrauch festzustellen. Hieraus ergiebt sich was mir oft bestritten ist und namentlich auch bei einer Rede im Reichstage durch den Zwischenruf meines Freundes Kardorff, daß faktisch pro 100 Morgen Ackerland 3 Ctr. Eisen gebraucht werden. Ich habe diese Aufstellung auch noch besonders deshalb machen lassen, um nachzuweisen, daß wir Landwirthe in der That sehr bedeutende Konsumenten für Eisen sind.

Vorsitzender: Bei diesen drei Centnern sind sämmtliche Maschinen eingerechnet?

Herr **v. Wedell-Malchow:** Nein, nur der laufende Verbrauch und die Bauten.

Herr **v. Schlöer:** Ich wollte eben auch fragen, ob die Maschinen, die dauernden Anlagen also, welche Eisen konsumirt haben, nicht in den 3 Centnern inbegriffen wären. Nachdem der Herr Sachverständige vorhin bemerkt hat, daß gerade in den letzten Jahren die wohlfeilen Eisenpreise gewissermaßen eine Prämie gewährt haben für den Landwirth, in dieser Richtung seine Einrichtungen zu vervollständigen und dauernde Anlagen zu machen, welche natürlich nicht in der bisherigen Weise fortdauern können, sondern, wenn diese Einrichtungen und Bauten getroffen worden, so würde der Verbrauch von 3 Centnern pro 100 Morgen als regelmäßiger Gebrauch angenommen werden müssen. Das würde in der That ganz enorme Quantitäten von Eisen ergeben, welche jährlich von der Landwirthschaft konsumirt werden.

Herr **v. Wedell-Malchow:** Ich bin nach den Erhebungen, die ich gemacht, entschieden der Meinung, daß meine Behauptung von drei Centnern pro 100 Morgen Ackerland richtig ist. Beispielsweise hat das Rittergut Gülz nebst Hermannshöhe, welches dem Herrn Baron v. Maltzahn-Gülz gehört, einen Eisenverbrauch von 3,6 Ctrn. pro Jahr. Hierbei ist die Bemerkung gemacht: nicht in Rechnung gebracht sind 5 Stück Mähmaschinen im Werthe von 3300 ℳ, eine Dreschmaschine mit Lokomobile im Werthe von 11,000 ℳ und einige kleinere Maschinen im Werthe von 4000 ℳ.

Herr **Stumm:** Läuft das ganze Eisen durch die Schmiedeberechnung durch oder wird ein Theil desselben, direkt vom Gutsbesitzer bezahlt?

Herr **v. Wedell-Malchow:** Nur ein Theil.

Herr **Stumm:** Wieviel ungefähr?

Herr **v. Wedell-Malchow:** Es werden bei einem mir bekannten Gut ca. 76 Ctr. durch die Schmiedeberechnung gegen 193 Ctr. Gesammtverbrauch durchlaufen, bei anderen Gütern wird ungefähr die Hälfte auf die Schmiedeberechnung fallen, die Hälfte direkt bezahlt sein, bei noch anderen weniger. Wir rechnen gewöhnlich die kleineren Geräthe, z. B. die eisernen Pferderechen u. dergl., nicht zu den Maschinen, sondern zu den Ackergeräthen, weil sie von unserem gewöhnlichen Dorfschmied gemacht werden.

Herr **Stumm:** Bei dem Eisen, welches nicht durch die Schmiedeberechnung läuft, würde sich die relative Preisdifferenz pro Tonne multipliziren lassen mit der verbrauchten Quantität, um die Gesammtdifferenz zu ermitteln. Dann hätte ich noch mehrere andere Fragen. Sie haben gesagt, daß in Ihrer Jugend bei dem damaligen hohen Zolle der Eisenverbrauch ein außerordentlich kleiner gewesen sei. Würden Sie der Ansicht sein, daß auch der Wegfall des Eisenzolles von 1 ℳ pro Centner auf die Vermehrung des Eisenverbrauches in Ihrer Gegend für die Landwirthschaft hingewirkt hat?

Herr **v. Wedell-Malchow:** Das nehme ich an. Wenn ich von dem Grundsatz ausgehe, daß der Wegfall des Zolles das Eisen billiger gemacht hat, und von meiner früheren Behauptung, daß billigeres Eisen stärkeren Verbrauch herbeiführen würde, so komme ich zu dem ganz einfachen logischen Schluß, daß im Jahre 1877 durch die in Folge des Wegfalls des Zolles und aus sonstigen Gründen eingetretene Verbilligung der Eisenpreise ein höherer landwirthschaftlicher Konsum eingetreten ist. Ob das im einzelnen Fall sich nachweisen läßt, ist eine andere Frage. Das Nähere würde sich meines Erachtens aus den Rechnungen der großen Händler in den Kreisstädten ergeben, die ganz genau ihren Eisengebrauch wissen. Diese werden angeben können, ob sich der landwirthschaftliche Eisenkonsum vermehrt hat oder nicht. Ich glaube das letztere. Beweisen kann ich es in diesem Augenblicke allerdings nicht.

Herr **Stumm:** Meine Frage konnte sich nur darauf beziehen, ob Sie nach Ihren thatsächlichen Wahrnehmungen glauben, daß die letzte Ermäßigung des Zolles, welche etwa 5—10 pCt. der Werthe ausmachte, in der Landwirthschaft eine vermehrte Verwendung des Eisens hervorrufen konnte.

Herr **v. Wedell-Malchow:** Entschieden. Es gilt hier die alte kaufmännische Regel, sobald ein nothwendiger Artikel billiger wird, vermehrt sich der Verbrauch.

Herr **Stumm:** Auf die allgemein kaufmännische Regel bezog sich meine Frage nun allerdings nicht. Dann ferner frage ich, ob Sie glauben, daß der mehr oder weniger gute Stand der Montanindustrie auf den Verkaufspreis Ihrer landwirthschaftlichen Produkte gar keinen Einfluß gehabt hat?

Herr **v. Wedell-Malchow:** Ich bin allerdings der Ueberzeugung, daß allgemein die landwirthschaftlichen Produkte im Preise heruntergegangen sind, ich glaube aber nicht, daß eine etwas stärkere Konsumtion von etwa 145 000 Arbeitern, wie sie die Eisenbranche nach den mir von der Kommission mitgetheilten Notizen beschäftigt, gerade uns im Osten besonders nutzen würde. Die Getreidepreise reguliren sich bekanntlich nach der allgemeinen Weltkonjunktur und die Viehpreise fangen an, dies auch zu thun. Seitdem Dampfschiffe und Eisenbahnen die alten Verkehrsverhältnisse vollständig auf den Kopf gestellt haben, so glaube ich, daß in den entfernteren Gegenden im Nordosten, für die Landwirthschaft, also auch für mich, kein besonderer Vortheil daraus erwachsen kann.

Herr **Stumm:** Der Herr Sachverständige hat die Güte gehabt, meine Frage viel allgemeiner aufzufassen, als ich sie gestellt hatte. Ich glaube aber doch aus seiner Antwort entnehmen zu dürfen, daß er der Ansicht ist, daß das Herauf- und Heruntergehen der Verhältnisse der Eisen- und Kohlenindustrie auf die Verkaufsverhältnisse der dortigen Gegend für die landwirthschaftlichen Produkte absolut keinen Einfluß ausübt.

(Wird bestätigt.)

Vorsitzender: Haben Sie kein Bedenken, die von Ihnen übergebene Nachweisung abdrucken zu lassen?

Herr **v. Wedell-Malchow:** Nein.

Eisenverbrauch in nachstehenden deutschen Landwirthschaften.

I. Rittergüter Gülz und Hermannshöh, gehörig dem Reichstagsabgeordneten Freiherrn v. Maltzahn-Gülz.
Gesammt-Areal . . . . . rot. 7 300 Mrg.
Ackerland . . . . 5 200 „
Eisenverbrauch vom 1. Juli 1868 bis 1. Juli 1878 (10 Jahre): durchschnittlich: pro Jahr . . . . 193 Ctr.
beträgt per 100 Mrg. . . . . . 3,6 „
(Hierbei sind nicht in Anrechnung gebracht: 5 Stück Mähemaschinen im Werthe von rot. 3 300 M., 1 Dreschmaschine mit Lokomobile im Werthe von rot. 11 900 M. und einige kleinere Maschinen im Gesammtwerthe von rot. 4 000 M.

II. Rittergut Güterberg, gehörig dem Rittmeister a. D. von Arnim.
Gesammt-Areal . . . . . rot. 4 600 Mrg.
Ackerland . . . . 3 500 „
Eisenverbrauch vom 1. Juli 1873 bis 1. Juli 1878 (5 Jahre): durchschnittlich pro Jahr . . . . 75,50 Ctr.
beträgt pro 100 Mrg. . . . . . 2,5 „
Hierbei sind nicht in Anrechnung gebracht: 3 Mähmaschinen im Werthe von rot. 2 000 M.)

III. Rittergut Göritz, gehörig den Oberstlieutenant von Wedell'schen Minorennen.
Gesammt-Areal . . . . . rot. 2 700 Mrg.
Ackerland . . . . 2 000 „
Eisenverbrauch vom 1. Juli 1868 bis 1. Juli 1878 (10 Jahr): durchschnittlich pro Jahr . . . . 48,50 Ctr.
beträgt pro 100 Mrg. . . . . . 2,4 „
(Hierbei sind nicht in Anrechnung gebracht: Maschinen im Werthe von 5 875 M. darunter 3 Mähmaschinen und 1 große Häckselmaschine.)

IV. Rittergut Sorquitten, gehörig dem Reichstagsabgeordneten, Freiherrn von Mirbach.
Gesammt-Areal . . . . . rot. 4 000 Mrg.
Ackerland . . . . „ . 3 000 „
Eisenverbrauch vom 1. Juli 1872 bis 1. Juli 1878 (6 Jahre): durchschnittlich per Jahr . . . . 142 Ctr.
beträgt pro 100 Mrg. . . . . . 4,7 „
(Hierin sind Maschinen nicht enthalten. Ueber Anschaffung derselben fehlen die Angaben.)

V. Rittergut Podlacken, gehörig dem Reichstagsabgeordneten, Freiherrn von Mirbach.
Gesammt-Areal . . . . . rot. 2 700 Mrg.
Ackerland . . . . „ 2 300 „
Eisenverbrauch vom 1. Juli 1872 bis 1. Juli 1878 (6 Jahre): durchschnittlich pro Jahr . . . . 88 Ctr.
beträgt pro 100 Mrg. . . . . . 3,8 „
(Hierin sind Maschinen nicht enthalten. Ueber Anschaffung derselben fehlen die Angaben.)

VI. Rittergut Malchow, gehörig dem Reichstagsabgeordneten, Ritterschafts-Direktor v. Wedell-Malchow.
Gesammt-Areal . . . . . rot. 3 000 Mrg.
Ackerland . . . . „ 2 200 „
Eisenverbrauch vom 1. Juli 1868 bis 1. Juli 1878 (10 Jahre)
Durchschnittlich pro Jahr . . . 48 Ctr.
beträgt pro 100 Morgen . . . . 2,2 „
(Hierbei sind nicht in Anrechnung gebracht: 3 Mähemaschinen im Werthe von rot. 2 000 M., 1 Dreschmaschine im Werthe von rot. 900 M. und verschiedene kleinere Maschinen).

Pro 100 Mrg. Ackerland:

I.	Rittergüter	Gülz und Hermannshöh . . .	3,6 Ctr.
II.	Rittergut	Güterberg	2,5 „
III.	„	Göritz	2,4 „
VI.	„	Sorquitten	4,7 „
V.	„	Podlacken	3,8 „
VI.	„	Malchow	2,2 „
		Im Durchschnitt pro 100 Mrg.	3,2 Ctr.

Herr **v. Schloer**: Der Herr Sachverständige haben vorhin von dem Einfluß des Blühens der Industrie im Allgemeinen auf den Stand der Landwirthschaft gesprochen. Ich möchte daran anknüpfend die Frage stellen, ob vielleicht der Herr Sachverständige sich darüber schon Rechenschaft gegeben haben, wie groß die Konsumtion eines einzelnen Industriellen ist gegenüber der Mehrproduktion des Ackerbaues, des einzelnen Arbeiters in der Landwirthschaft, über den eigenen Verbrauch hinaus. Mit anderen Worten: welche Zahl von Arbeitern in der Landwirthschaft ernährt der einzelne in der Industrie beschäftigte Arbeiter?

Herr **v. Wedell-Malchow**: Auf diese Frage bedaure ich keine Auskunft geben zu können. Da müßte ich erst noch Berechnungen anstellen.

Herr **Stumm**: Ich möchte den Herrn Sachverständigen noch fragen, ob er glaubt, daß das schwedische Eisen die Preisermäßigung auch dann erzielt haben würde, wenn das schwedische Eisen nicht an dem inländischen Eisen eine Konkurrenz gehabt hätte, oder ob er glaubt, daß diese Ermäßigung des schwedischen Eisens stattgefunden hätte auch ohne Mitwirkung der inländischen Konkurrenz.

Herr **v. Wedell-Malchow**: Diese Ermäßigung kann ich nicht allein auf den Zoll schieben. Die Ermäßigung hat ihren Grund mit in der allgemeinen Konjunktur. Ueberhaupt ist diese Frage etwas sehr theoretisch. Es wird sehr selten, fast nie möglich sein, ziffermäßig die Einwirkung einer Zoll-Veränderung unmittelbar hinterher zu konstatiren. Im Allgemeinen ist mit der Zollermäßigung von 1873 aus anderen Gründen zugleich eine wachsende Tendenz der Preise eingetreten. Jetzt seit 1877 sind aber die Preise immer mehr heruntergegangen und das Eisen wird uns zu einem Preise geliefert, der, wie ich ziffernmäßig nachweisen kann, bedeutend billiger als früher ist. Ich sehe nicht ein, weshalb ich als Konsument nicht eine solche Konjunktur als eine glückliche für mich bezeichnen soll.

Herr **Stumm**: Ich bin mißverstanden worden, meine Frage bezog sich nicht auf den Zoll, sondern nur darauf, ob nach Ihren Wahrnehmungen der schwedische Importeur, von dem Ihre in Stettin oder Prenzlau oder sonst vorhandenen Eisenhändler beziehen, nicht zu dem erheblich niedrigeren Preise gezwungen worden ist durch die Konkurrenz, die das inländische Fabrikat ihm gemacht hat?

Herr **v. Wedell-Malchow**: Das ist wohl möglich bei dem gegenwärtigen Stande. Die Schweden haben ebenso unter der Konjunktur gelitten.

Herr **Stumm**: Sie glauben — unter Glauben verstehe

ich immer sachliche Wahrnehmungen — daß, wenn z. B. die deutsche Eisenindustrie bei Ihnen gar nicht mitwirkte, das schwedische Eisen auch dann zu dem jetzigen Preise verkauft werden würde?

Herr **v. Wedell-Malchow:** Wenn gar keine deutsche Eisenindustrie existirte, dann läge die Sache allerdings anders, aber davon ist nicht die Rede. Diesen Fall kann ich mir nicht denken, weil ich ihn für unmöglich halte.

Die Fragen 7 und 8 möchte ich ablehnen, das dort Gefragte scheint mir nur für Eisenbahnen und andere große Unternehmungen passend zu sein.

Frage 9

Würde die Wiedereinführung von Zöllen für die Produkte der deutschen Eisenindustrie Nachtheile für Sie herbeiführen und in welchem Maße?

Zum Theil ist die Sache schon erörtert. Ich erlaube mir nur noch einige kurze Anführungen zu machen, die ich im Laufe der Diskussion nicht anbringen konnte. Wenn Sie den Zoll einführen und das schwedische Eisen dadurch wieder vertheuern, so ruiniren Sie, abgesehen von meiner Beurtheilung in landwirthschaftlicher Beziehung, auch eine gar nicht unbedeutende kleine Industrie, welche bei uns im Norden und Osten existirt.

Gerade die Möglichkeit, schwedisches Eisen durch die Nähe der Hafenplätze relativ billiger zu bekommen, hat eine Menge unserer Schmiede in den größeren Dörfern und auch kleineren Städten zu kleinen Maschinenbauern, wenn ich mich so ausdrücken darf, gemacht. Durch dieselben werden eine Menge kleinerer Ackergeräthe, wie Saatpflüge, Pferderechen und dergleichen produzirt, auch Schneidewerkzeuge, Spaten u. s. w. Würde nun durch einen höheren Zoll das schwedische Eisen nicht mehr ins Land kommen und die Konkurrenz mit dem deutschen Eisen nicht aushalten können, so würde diese kleine Industrie vollständig verschwinden, sie würde aufhören müssen, und damit würde auch ein indirekter Schaden für die Landwirthschaft bei uns vorhanden sein, weil wir und namentlich unsere Arbeiter nicht mehr in der Lage wären, sich aus der Nähe billig mit guten Arbeitswerkzeugen zu versorgen. Wir würden in die Lage kommen, entweder zu versuchen, aus dem schlechten schlesischen Eisen diese Instrumente zu machen und statt eines Spatens vielleicht drei verbrauchen, oder wir würden, was auch für den betreffenden Landestheil nicht gut wäre, uns die Sachen aus Westfalen kommen lassen. Immerhin aber würde dieser Betrieb bei uns aufhören, und es ist mir dann doch sehr zweifelhaft, ob die Herren in Westfalen uns später noch diese kleineren Werkzeuge, schon da der große Transport darauf liegt, so billig würden liefern können, wie wir sie jetzt von unseren kleineren industriellen Unternehmungen, den kleinen Maschinenfabriken will ich sie nennen, oder den Schmiedewerkstätten bekommen.

Sie sehen daraus, wie jede Sache zwei Seiten hat, und daß man, wenn man auf einer Seite helfen will, auf der anderen Seite auch wieder schadet.

Was mich nun selbst betrifft und die Landwirthschaft, so brauche ich nur noch zu wiederholen, was ich schon gesagt habe. Ich bin entschieden der Meinung, daß, wenn Sie uns das schwedische Eisen, dessen wir meines Erachtens noch bedürfen, und die Maschinen durch Zölle vertheuern, dies nur ein Nachtheil für uns sein kann. In welchem Maaße, meine Herren, das ist sehr schwer zu sagen, das hängt nach meiner Meinung wieder von der allgemeinen Handelskonjunktur ab, die ich nicht voraussehen kann. Ich glaube aber auch nicht, daß viele von den Herren dazu im Stande sein werden.

Vorsitzender: Ich möchte zunächst einen formellen Punkt zur Sprache bringen, damit nicht ein Mißverständniß obwaltet. Der Herr Sachverständige hat gemeint, „wenn Sie die Zölle wieder einführen," das „Sie" noch dazu betont. Ich möchte doch anheimstellen, zu erwägen, daß **wir** nicht in der Lage sind, Zölle einzuführen.

Herr **v. Wedell-Malchow:** Dann sage ich „wir."

Herr **Stumm:** Ich möchte den Herrn Sachverständigen fragen, ob er diese große Umwandlung, welche die Wiedereinführung der Zölle für die dortigen Verhältnisse der Schmiede- und Maschinenfabrikanten herbeiführen würde, auch bezieht auf die Wiedereinführung eines Zolles von 1 ℳ pro Centner also 1 ₰ pro Pfund?

(Zustimmung).

Noch eine andere Frage. Da Sie von der Voraussetzung ausgehen, daß die Wiedereinführung des Zolles ohne Weiteres das schwedische Eisen um den Betrag des Zolles erhöhen würde, so muß ich immer auf die alte Frage zurückkommen: glauben Sie in der That daß, wenn, was Sie nicht voraussetzen, was aber andere Leute behaupten, die Fortsetzung des einseitigen Freihandels, die deutsche Eisenindustrie ruiniren würde, Schweden in die Lage käme, mit den Preisen in die Höhe zu gehen und daß eben ein Theil oder der ganze Betrag des Zolles von Ihnen auf diese Weise indirekt doch bezahlt werden müßte, oder glauben Sie, daß die schwedische Konkurrenz unabhängig von der deutschen Industrie die Preise bestimmt, und glauben Sie berechtigt zu sein, ohne jeden Abzug und ohne Gegenrechnung den Zoll als Ihr schwedisches Eisen seinem ganzen Betrage nach vertheuernd anzusehen?

Herr **v. Wedell-Malchow:** Ich habe mir schon erlaubt zu bemerken, daß eine derartige Frage eigentlich nicht von mir beantwortet werden kann, ich kann künftige Handelskonjunkturen nicht voraussehen. Ich bestreite auch, daß die deutsche Eisenindustrie soweit zurückgehen wird, daß sie nicht mehr im Inlande mit den Ausländern konkurriren kann; diesen Fall kann ich mir nicht denken. Die Frage könnte nur dann urgent werden, wenn Deutschland überhaupt gar kein Eisen mehr produzirte. Von dem Augenblick an würden wir natürlich den Schweden gegenüber in einer üblen Lage sein.

Herr **Huber:** Ich möchte mich nur vergewissern, ob ich den Herrn Sachverständigen richtig verstanden habe. Glauben Sie, daß der Zoll, der etwa wieder eingeführt werden sollte, auf das Ausland abgewälzt werden könnte, sodaß also das einheimische Eisen dadurch nicht theurer würde?

Herr **v. Wedell-Malchow:** Das glaube ich nicht, sondern ich glaube vielmehr, die Einführung eines Zolles, sie mag von einer Seite kommen, wie sie will, kann nur den Zweck, also auch den möglichen Erfolg haben, daß das Eisen im Inlande theurer wird, daß wir Konsumenten und in specie die Landwirthschaft gezwungen sein werden, auch das inländische Eisen theurer zu bezahlen. — Diesen Erfolg oder Zweck kann ich mir nur von einem Zoll denken; denn als Finanzquelle den Eisenzoll anzusehen, ist doch eine Anschauung, die ich wenigstens noch nirgends ernsthaft vertreten gefunden habe. — Ich wenigstens halte es nicht für möglich, den Zoll auf das Ausland abzuwälzen, sondern bin der Meinung, daß wir namentlich in den Ostprovinzen, wo wir den Transport des spezifisch sehr schweren Eisens tragen müssen, jedenfalls nicht im Stande sind, den Zoll auf das Ausland abzuwälzen, daß wir vielmehr im Nordosten von Deutschland ihn bezahlen müssen. Das ist die Ansicht der Bewohner des Nordostens von Deutschland seither gewesen, und das erklärt auch einfach, weshalb hier auch bis auf die jüngste Zeit alle Großgrundbesitzer von Nordosten bis nach Hannover hinein Freihändler gewesen sind.

Herr **v. Schloer:** Der Herr Sachverständige gehen von der Annahme aus, daß unter allen Umständen bei Ihnen der Zoll vermöge der Verkehrsverhältnisse und wegen des großen Transports von den deutschen Produktionsplätzen bis zum dortigen Konsumtionsort in Ihren Provinzen das Eisen — beiläufig um den Betrag der Zölle etwa — vertheuert würde.

Glauben der Herr Sachverständige, daß dieselbe Wirkung auch an jenen Orten eintreten würde, welche bezüglich der Transportverhältnisse für das deutsche Eisen weniger ungünstig gelegen sind? Glauben Sie nicht, daß vielleicht dadurch, daß die deutsche Eisenindustrie einen Theil des Marktes, den sie heute an das Ausland verloren hat, wiedergewinnen würde, durch die innere Konkurrenz sich ein Theil des Zolles vielleicht ausgleichen könnte, sodaß eine Vertheuerung des Eisens nicht die nothwendige Folge der Einführung eines Zolles sein müßte, — wenigstens für die Gegenden, die der Herr Sachverständige nicht zunächst im Auge haben?

Herr **v. Wedell-Malchow**: Wenn ich richtig verstanden habe, bezieht sich die Frage der Extension der Zollwirkung darauf, wie etwa der Zoll auf Bayern und Mitteldeutschland wirken würde. Da bin ich nun der Meinung, — das mag etwas in meinen Begriffen von der Solidarität der landwirthschaftlichen Interessen liegen —, daß die dortigen Konsumenten auch einen höheren Preis bezahlen müssen; denn wenn die Eisenpreise infolge des Zolles steigen und die Möglichkeit gegeben ist, in Deutschland höhere Eisenpreise seitens der betr. Werke zu verlangen, so sehe ich keinen Grund ein, weshalb Süddeutschland von dieser Erhöhung sollte ausgeschlossen sein; es mag nicht so hoch kommen, wie im Norden, aber jedenfalls werden die Süddeutschen darunter mitleiden.

Herr **Stumm**: Ich möchte noch die eine Frage stellen, ob die Nachtheile, die Sie aus der Wiedereinführung der Eisenzölle deduziren, für die Landwirthschaft durch andere gesetzgeberische Maßregeln ausgeglichen werden können?

Herr **v. Wedell-Malchow**: Das ist eine politische Frage.

Herr **Stumm**: Ich habe in keiner Weise eine solche Brücke angeboten, sondern lediglich eine praktische Frage gestellt.

Herr **v. Wedell-Malchow**: Ueber diese Frage also glaube ich in diesem Augenblick mich nicht aussprechen zu können, denn sie kann meines Erachtens erst erörtert werden, wenn bestimmte Vorlagen gemacht sind. Daß eine Möglichkeit vorhanden ist, eine Kompensation nach irgend einer Richtung zu schaffen, will ich nicht in Abrede stellen; aber die Kompensation, welche gewöhnlich in Aussicht genommen wird mit dem Vieh- und Getreidezoll, halte ich nicht für durchführbar.

Herr **Stumm**: Ich kann natürlich den Hern Sachverständigen nicht zwingen, eine konkrete Antwort zu geben, aber ich mußte meine Frage stellen, weil ich gegenüber der Behauptung des Herrn Sachverständigen, daß alle Landwirthe im Osten entschieden gegen die Eisenzölle sind, bemerken muß, daß ich namhafte Landwirthe in Ostpreußen kenne, welche entschiedene Anhänger der Wiedereinführung der Eisenzölle sind.

Herr **v. Wedell-Malchow**: Ich kenne ja die Herren nicht namentlich, aber es ist allerdings eine gewisse Strömung in der Landwirthschaft vorhanden, die sich im Allgemeinen für den Schutzzoll ausspricht. Ich spreche jedoch hier nicht als Politiker, sondern als Konsument, als Interessent; ehe mir also nicht die Sicherheit einer Kompensation Zug um Zug dargeboten wird, bin ich nicht im Stande, auch wenn ich den Herren noch soweit entgegenkommen wollte, auf diese Brücke zu treten, und ich glaube, daß auch die Herren aus dem Osten von Deutschland, — Schlesien nehme ich aus, das hat andere Verhältnisse, weil dort große Montanindustrie liegt — daß, sage ich, die Herren aus dem Osten, welche jetzt schutzzöllnerische Velleitäten haben, sobald sie an die Frage konkret herantreten, entschieden andere Meinung bekommen werden.

Vorsitzender:

Frage 10:

Welche Zollsätze halten Sie event. ohne wesentliche Schädigung ihrer Interessen für zulässig?

Die Frage würden Sie nicht beantworten, weil Sie überhaupt keinen Zoll für zulässig halten.

Herr **v. Wedell-Malchow**: Das heißt, wenn das Unglück einmal nicht vermieden werden kann, dann möglichst niedrig.

Vorsitzender: Ich danke dem Herrn Sachverständigen.

(Schluß 2 Uhr 30 Minuten.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Achtzehnte Vernehmung

am

16. November 1878

(Nachmittag 2 Uhr 30 Minuten).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender,
" Geh. Oberregierungsrath Huber,
" Königl. bayr. Staatsrath von Schloer,
" Geh. Kommerzienrath Stumm,
" H. H. Meier,
" Geh. Bergrath Dr. Wedding.
Sachverständiger: Herr Zickwolff aus Frankfurt a./M.

(Fragebogen D.)

Vorsitzender: Herr Zickwolff aus Frankfurt a/M., welcher sich mit dem Vertrieb von Eisenwaaren beschäftigt, wird die Güte haben, uns Mittheilungen zu machen auf Fragebogen D.

Vorher frage ich: Von wo beziehen Sie Fabrikate und welche Fabrikate vertreiben Sie vorzüglich?

Herr **Zickwolff**: Vorzugsweise beziehe ich deutsches Fabrikat von den Saar- und Moselgegenden, den lothringer Werken, Westfalen, Siegen und Niederrhein. Unser Absatzgebiet erstreckt sich nach ganz Süddeutschland, dahin ist unser Hauptabsatz, zum Theil auch nach Norddeutschland. Nach dem Ausland exportiren wir fast nicht, nach Frankreich und Belgien nur einzelne Artikel. Was die Schweiz betrifft, so hatten wir früher einen ziemlichen Export dahin, der hat aber ziemlich aufgehört.

Herr **Meier**: Seit wann vertreiben Sie deutsche Eisenwaaren?

Herr **Zickwolff**: Seit mehreren Generationen. Wir haben früher fremde Produkte gehabt, sind aber nach und nach in dem Maße, wie sich die deutsche Industrie entwickelt hat, auf deutsche übergegangen. Es ist die vierte Generation, auf die sich unser Geschäft fortgeerbt hat.

Herr **Huber**: Sie sagten, daß Sie nach dem Ausland gewisse Fabrikate exportiren?

(Wird bejaht.)

Welchen Prozentsatz macht etwa Ihr Verbrauch an auswärtigen Fabrikaten aus?

Herr **Zickwolff**: Das ist sehr verschieden. Den Prozentsatz davon zu bestimmen ist kaum möglich. Es macht etwa den zehnten Theil höchstens aus, manchmal ist es mehr, manchmal weniger, das hängt von der Konjunktur und der Nachfrage ab.

Vorsitzender: Nun können wir wohl in die Besprechung des Fragebogens eintreten.

Frage 1:

> Welche Veränderungen haben die Preise der verschiedenen inländischen Eisensorten und Fabrikate seit 1869 durchzumachen gehabt?

Herr **Zickwolff**: Ich glaube, darüber haben Sie schon so viel Genaues gehört, daß ich wirklich nicht weiß, ob meine Notizen von Interesse sein werden.

Herr **Stumm**: O gewiß! Haben Sie vielleicht eine Tabelle, die Sie übergeben könnten?

Herr **Zickwolff**: Nein. Ich habe nur die Grundpreise für Walzeisen aufgenommen; der war im Jahre 1869 loko Hütte $28,_{80}$ Thaler und stieg nach und nach bis zum September 1872 auf seinen höchsten Preis von 63 die 1000 Zollpfund.

Herr **Stumm**: Das sind Thaler und pro 1 000 Pfund?

Herr **Zickwolff**: Ja, damals. Wünschen Sie es vielleicht zu 100 kg. ausgerechnet? Das rechnet sich ja von selbst.

Herr **Stumm**: Ich bemerke, daß diese Verschiedenheit eine gewisse Berechtigung hat, denn damals rechnete man in der That nach 1 000 Pfd. und Thalern.

Herr **Zickwolff**:

Grundpreise von Walzeisen loko Hütte pro 1 000 kg in Mark:

Januar	1869	ℳ 172.80	Februar	1873	ℳ 360.—
„	1871	„ 182.40	Juli	„	„ 330.—
„	1872	„ 196.20	November	„	„ 288.—
März	„	„ 210.—	Januar	1874	„ 264.—
Mai	„	„ 256.60	Mai	„	„ 240.—
Juni	„	„ 304.—	August	„	„ 192.—
Juli	„	„ 326.—	Januar	1875	„ 180.—
August	„	„ 354.—	Juli	„	„ 160.—
September	„	„ 381.—	Januar	1876	„ 138.—
			November	„	„ 132.—
			Januar	1877	„ 126.—
			Juli	„	„ 120.—
			Januar	1878	„ 114.—
			November	„	„ 110.—

Vom Herbst 1872 an ist ein konstantes Weichen der Preise zu konstatiren, bis sich der Preis auf 18⅓ Thaler, die 1 000 Pfd. Zollgewicht oder 11 ℳ die 100 kg. gemindert hat. Der höchste Preis war demnach 38,10 ℳ gegen 11 ℳ heutigen Preis pro 100 kg.

Vorsitzender: Möchten Sie nicht lieber, um die Preise nicht durch einander zu werfen, bei 1 000 Pfund stehen bleiben?

Herr **Zickwolff**: Im September 1872 63 Thaler und heute 18 Thaler die 1 000 Pfund Zollgewicht Grundpreis Walzeisen.

Vorsitzender: Und wie ist es mit den Blechen?

Herr **Zickwolff**: Da ist es ebenso. Der höchste Preis, den wir je angelegt haben, ist 100 Thaler gleich 60 ℳ pro 100 kg und der heutige Preis ist 16 ℳ (Preise der Siegener Bleche.)

Herr **Stumm**: Für welche Basis ist das Blech gerechnet?

Herr **Zickwolff**: Für Nr. 1 bis 10 versteht sich der Grundpreis bei Siegener Qualität.

Herr **Stumm**: Also was H. K. in Deutschland ist?

Herr **Zickwolff**: Siegener Bleche sind eher besser in Qualität wie die Qualität welche Dillingen unter der Benennung H. K. in den Handel bringt.

Herr **Huber**: Für 1869 haben Sie noch nicht die Blechpreise angegeben.

Herr **Zickwolff**: Die Blechpreise im Jahre 1869 waren 48 Thaler pro 1 000 Pfd. Zollgewicht.

Herr **Stumm**: Haben Sie sie vielleicht auch für Weißblech?

Herr **Zickwolff**: Nein, aber für Doppel-T-Eisenträger, deren höchster Preis im Jahre 1869 29 Thlr. war.

Doppel-T-Eisen kostete

im Jahre 1869	ℳ 174
stieg bis Herbst 1872 auf	„ 360
und kostet heute	„ 113

pro 1 000 kg loko Hütte.

Herr **Stumm**: Damals haben Sie sehr wenig davon in Frankfurt gebraucht?

Herr **Zickwolff**: Wir haben sie aus dem Auslande bezogen, aber sie sind nicht in Frankreich gemacht worden.

Der Preis stieg bis zum Jahre 1872 auf 60 Thlr. Heute stehen die Trägerpreise zu 11 ℳ 30 ₰ gegen 36 ℳ.

Vorsitzender: Frage 2:

Wie stellen sich dagegen die Preise des Auslandes in den nach Deutschland importirenden Häfen, sowie in den deutschen Haupthandelsplätzen im Binnenlande?

Herr **Zickwolff**: Ueber die englischen Preise bin ich im Augenblick weniger orientirt, nach jedem Ort würden sie sich durch die Transportkosten verschieden stellen; ich kenne die englischen Preise nur in England selbst, aber wir beziehen in der letzten Zeit aus England beinahe gar nichts, so daß ich über die englischen Preise weniger Auskunft geben kann.

Was die französischen Preise betrifft, so sind diese so hoch, daß gewalztes französisches Eisen nach Deutschland zu bringen, im Augenblick nicht rentirt.

Belgisches Eisen ist in der Qualität zu gering; die besseren Marken rentiren auch nicht.

Herr **Meier**: Wann haben Sie aufgehört, englisches Eisen zu beziehen?

Herr **Zickwolff**: In den Jahren 1872 und 73, als die Preise sehr hoch waren, haben wir mitunter aus England und Belgien gekauft, weil wir in Deutschland nicht befriedigt werden konnten, aber das war auch nur sporadisch und hat seitdem auch so gut wie ganz aufgehört.

Herr **Huber**: Sie haben vorhin die Ansicht ausgesprochen, daß die französischen Preise zu hoch seien. Wären Sie nicht in der Lage, uns einige Ziffern geben zu können?

Herr **Zickwolff**: Das war Stabeisen, aber ich habe mir die Preise nicht notirt, indessen sind alle Preise, die uns zu Gesicht gekommen sind, so bedeutend zu hoch gewesen, daß wir gar nicht darauf reflektiren konnten, gegenüber den deutschen Preisen.

Herr **Stumm**: Können Sie uns vielleicht belgische Preise angeben? Sie sagen, daß die belgische Qualität der Nr. 1 nicht konvenirt, und daß Nr. 2 Ihnen nicht rentirt; Nr. 1 würde sich aber bei Ihnen entschieden billiger stellen als deutsches Fabrikat. Können Sie uns nicht eine Preisangabe dafür machen?

Herr **Zickwolff**: Wir haben in der letzten Zeit kein belgisches Eisen gehabt.

Herr **Stumm**: Mir ist mitgetheilt worden, daß in Belgien Nr. 1 jetzt verkauft wird zu 11 Frcs. 50 Cts.

Herr **Zickwolff**: Das entzieht sich meiner Beurtheilung.

Herr **Stumm**: Das würde nach meiner Berechnung franko Mannheim inkl. Auslagen und Spesen 114 ℳ machen, also nach Frankfurt etwa 110 ℳ, sich also so stellen, wie Sie inländisches Eisen loko Hütte kaufen. Glauben Sie nicht, daß die Differenz lohnte, belgisches Eisen zu beziehen?

Herr **Meier**: Wenn ich recht verstanden habe, halten Sie die Qualität für zu schlecht?

Herr **Zickwolff**: Unsere Bezüge aus Belgien beschränkten sich auf Walzeisen Nr. 3, das wird in Qualität den gewöhnlichen Sorten guten deutschen Walzeisens gleichstehen.

Die jetzigen Preise für belgisch Eisen Nr. 3 sind aber zu theuer.

Herr **Stumm**: Exportiren Sie nach der Schweiz?

Herr **Zickwolff**: Jetzt nicht mehr.

Herr **Stumm**: Haben Sie die Erfahrung gemacht, daß man in der Schweiz jetzt auch der Ansicht ist, daß das Lothringer Eisen mit Nr. 3 gleichsteht?

Herr **Zickwolff**: Das liegt in der Gewohnheit, denn jeder Schmied, der an eine geringe Qualität gewöhnt ist, macht aus der geringen Qualität mehr, als ein anderer, der nicht damit vertraut ist. Die Art und Weise der Behandlung des Eisens spielt dabei eine große Rolle.

Herr **Stumm**: Würde die Qualität des belgischen Eisens Nr. 1, Eisen zu Gittern, Rundeisen für zoologische Gärten u. dergl., nicht den Anforderungen des deutschen Publikums entsprechen?

Herr **Zickwolff**: Nein. Wenn wir kaufen, wissen wir nicht im Voraus, wozu das Eisen verwendet wird, und es ist sehr gefährlich, geringe Qualitäten auf Lager zu nehmen, die nachher nicht für jeden Zweck genügen.

Herr **Stumm**: Wie steht es mit belgischen Trägern, stellen sich die nicht billiger, als die von Burbach bezogenen?

Herr **Zickwolff**: Belgische Träger sind in schmalköpfigen Profilen billiger, die breitköpfigen stellen sich theurer.

Herr **Stumm**: Auch von der Providence?

Herr **Zickwolff**: Ja, und schmalköpfige werden sehr wenig verlangt in unserem Absatzgebiet.

Herr **Huber**: Spüren Sie vielleicht die österreichische Konkurrenz?

Herr **Zickwolff**: Gar nicht!

Vorsitzender: Frage 3:

Sind zwischen den Frachtsätzen für die ausländischen Eisensorten und die inländischen Erzeugnisse beim Transporte Differenzen wahrnehmbar, und worin sind diese event. begründet?

Herr **Zickwolff**: Die englischen Produkte lassen sich auf dem Wasserwege theilweise viel billiger beziehen, als die deutschen. England hat erstens die billigen Seefrachten nach deutschen Häfen und Holland, und dann auf den deutschen Stromgebieten ebenfalls die billigen Frachten, während die meisten deutschen Werke so liegen, daß die Schiffsfrachten wenig oder gar nicht dabei in Betracht kommen. Wir zahlen für englisches Eisen von Rotterdam bis Mainz resp. Mannheim 80 ₰ per Dampfschiff, während wir von Oberhausen bis Mainz 1,15 ℳ für 100 kg bezahlen, also eine höhere Fracht, als wie von Holland, — das ist natürlich Eisenbahnfracht. Außerdem haben wir noch beim Bezug von englischen Produkten den Vortheil, daß wir jede beliebige Quantität beziehen können, es brauchen nicht immer abgerundete Partien von 5- oder 10 000 kg zu sein. Die Partien können ebenso gut aus 12 300 oder 12 500 kg bestehen, während in Deutschland immer abgerundet werden muß, und dann ist ein Unterschied namentlich bei der Tarifirung wahrnehmbar, da Weißbleche auf dem Wasserweg von Rotterdam zum gleichen Frachtsatz verladen werden, als wie Schwarzbleche oder Eisen oder irgend etwas Anderes, während wir von deutschen Hütten in der neuesten Zeit höhere Frachten für Weißblech abgefordert bekommen.

Herr **Meier**: Könnten Sie von Oberhausen und Ruhrort nicht auch den Wasserweg benutzen?

Herr **Zickwolff**: Von Oberhausen ist der Wasserweg über Ruhrort nach Mainz theilweise zu benutzen, es entstehen aber da immer Aufenthalte und Umladekosten in Ruhrort und die Waare sieht nicht mehr frisch aus, wenn sie ankommt, weil sie meistens einige Tage in Ruhrort liegen bleibt; auch ist die Schiffahrt in Ruhrort nicht so geregelt als die von Holland, es gehen weniger Schiffe.

Herr **Stumm**: Sind noch Beschwerden über Eisenbahnen bei der Gelegenheit anzuführen?

Herr **Zickwolff**: Es ist speziell der hohe Stückgutfrachtsatz, der so nachtheilig wirkt, daß sich an den Hauptpunkten wie Frankfurt z. B. überall Sammelkomtoire bilden. Die Spediteure sammeln Waaren, um sie in Waggonfracht nach einzelnen Punkten zu dirigiren und machen den Bahnen selbst wieder Konkurrenz. Dabei verdient der Spediteur die Hauptsache, das Publikum ist nur wenig im Vortheil gegenüber der Stückgutfracht und die Bahnen erleiden eine schwere Einbuße.

Herr **Stumm**: Haben Sie nicht auch darin einen Uebelstand gefunden, daß ähnlich, wie die Trennung zwischen Weißblech und Schwarzblech, die Trennung für Gußwaaren unter sich und gegenüber dem Stabeisen in den Tarif eingeführt ist?

Herr **Zickwolff**: Gußeisen und Stabeisen haben wir nie zusammen bezogen, deshalb ist mir das nicht aufgefallen, während es bei Weißblechen ein großer Mißstand ist. Uns haben einzelne Bahnen positiv gesagt: deklariren Sie doch Weißblech einfach als Schwarzblech, wir sehen Ihnen durch die Finger.

Herr **Stumm**: Sie machen wohl keine großen Gußwaarengeschäfte?

Herr **Zickwolff**: Nein. Ich glaube auch, daß das für die Bahnen ziemlich einerlei ist, ob der Waggon mit Weißblech oder Schwarzblech offen oder gedeckt verladen wird, Mühe und Arbeit ist für die Bahn dieselbe.

Vorsitzender: Wo beziehen Sie ihre Weißbleche her?

Herr **Zickwolff**: Meistens von Dillingen, zum Theil von westfälischen Werken, zum Theil von lothringer Werken, zum Theil von rheinischen Werken, das heißt von Rasselstein, weil dies jetzt das einzige Werk am Rhein ist, welches die Fabrikation fortsetzt.

Vorsitzender: Die anderen haben den Betrieb eingestellt?

(Wird bejaht.)

Wann?

Herr **Zickwolff**: Etwa vor einem Jahre, also nach Aufhebung der Eisenzölle.

Herr **Stumm**: Sie haben vorher gesagt, daß Sie über Weißbleche nicht genaue Mittheilungen über die Vergangenheit machen könnten; würden Sie vielleicht in der Lage sein, die heutigen englischen Weißblechpreise denen Dillingen's oder anderen deutschen Weißblechpreisen gegenüber zu stellen?

Herr **Zickwolff**: Die englischen Weißbleche haben meist andere Formate als die deutschen, außerdem kalkulirt sich jede Dimension anders, es giebt sehr viele Sorten. Meistens sind die Kisten in bestimmte Tafelzahlen eingetheilt, und jede Stärke ergiebt eine besondere Sorte. Für jede Sorte besteht ein anderer Preis, so daß es also sehr schwierig ist, das mit einem Worte zu sagen.

Herr **Stumm**: Deutsche Weißblechfabrikanten haben behauptet, daß die Engländer in neuester Zeit die deutsche Verpackungsweise nachgeahmt haben, also eine deutsche Kiste J. C. L. den englischen Kisten J. C. L. entspreche.

Herr **Zickwolff**: In unserem Rayon werden heute J. C. 4 L. besonders stark eingeführt. Außerdem einige Partien, die durch den Glasgower Krach auf den Markt geworfen worden sind. Letzteres kann aber ohne Zweifel eigentlich für das laufende Geschäft nicht gelten.

Herr **Stumm**: Ich will nur konstatiren, daß damit der gestern vernommene Herr Sachverständige hinsichtlich seiner Angaben einigermaßen gerechtfertigt wird.

Herr **Huber**: Sie haben im Wesentlichen sagen wollen, daß der Bedarf in Ihrem Absatzgebiete überwiegend vom Inlande gedeckt wird, daß also das Ausland nicht wesentlich daselbst konkurrirt?

Herr **Zickwolff**: O ja! Das Ausland spricht ein großes Wort in leichten Sorten mit.

Herr **Huber**: Also Ihr Bedarf wird nicht überwiegend vom Inlande gedeckt?

Herr **Zickwolff**: Ueberwiegend vom Inlande, aber doch vielseitig auch vom Auslande. Die Weißblechfabrikanten hatten eine gemeinschaftliche Verkaufsstelle organisirt, „Weißblechverkaufskomtoir in Köln", und hatten den Grundsatz aufgestellt: wer englisches Blech bezieht, bekommt kein deutsches Blech. Da haben wir uns an die deutschen Werke angeschlossen und den Bezug von englischen Blechen aufgegeben, haben seitdem treu zu den deutschen Blechen gestanden und haben der englischen Konkurrenz da, wo sie nicht wirksam zu bekämpfen war, das Feld überlassen.

Herr **Meier**: Hat sich Ihr Absatz dadurch vermindert?

Herr **Zickwolff**: Der Konsum in Weißblech hat sich an und für sich vermehrt; wir haben zwar einen großen Theil von unserem Absatz durch die englische Konkurrenz verloren, aber im Großen und Ganzen ist der Jahresumsatz bei uns deshalb nicht geringer geworden. Das liegt aber hauptsächlich in der vermehrten Verwendung; viele Sachen, die früher auf andere Weise verpackt wurden, werden jetzt in Weißblech verpackt, als Chemikalien, Farben, Konserven, Stiefelwichse u. dergl.

Herr **Stumm**: Damals bestanden noch Zölle; seitdem die aufgehoben sind, ist die Konvention gefallen und das Ausland macht dem Inlande freie Konkurrenz?

(Wird bejaht.)

Und Sie meinen, daß die Bedingungen, von denen Sie sprachen, daß der Verein Sie schlechter behandelt hätte, wenn Sie englische Weißbleche bezogen hätten, jetzt wegfallen?

(Wird bejaht.)

Und trotzdem halten Sie es nicht für vortheilhaft, englisches Weißblech zu beziehen?

(Wird verneint!)

Vorsitzender: Frage 4:

In welcher Weise wird das Absatzgebiet der inländischen Eisenindustrie durch die Zolländerungen von 1873 und 1877 beeinflußt?

Herr **Zickwolff**: Der Absatz im Zollgebiet wird geschmälert, indem die englische Konkurrenz hauptsächlich den Norden durch die billigeren Frachten beherrscht und die deutsche Industrie auf ein kleineres Terrain beschränkt worden ist.

Herr **Huber**: Haben Sie dafür vielleicht im Auslande erweiterte Absatzquellen bekommen?

(Wird verneint.)

Herr **Stumm**: Obwohl Sie kein fremdes Weißblech beziehen, sind Sie der Ansicht, daß die englischen Preise für die Preise von inländischem Weißblech bestimmend sind? Wenn also die Ausländer mit dem Preise in die Höhe gehen, würde das Inland auch in die Höhe gehen können?

Herr **Zickwolff**: Ja. Die Weißblechpreise stehen momentan in England (nominal J. C. Cake) 15—17 s. und diese Preise verstehen sich für englisches Format. Es ist mir sogar ein spezieller Fall bekannt, daß ein größerer Posten zu 13 s. erstanden werden konnte.

Vorsitzender: Frage 5:

Wie würde es beeinflußt worden sein, wenn keine Bevorzugung inländischer Fabrikate stattgefunden hätte?

Ist Ihnen bekannt, daß inländische Fabrikate bevorzugt sind?

Herr **Zickwolff**: Dies kann nur bei Eisenbahnlieferungen vorgekommen sein; im Handel wüßte ich nicht, im Gegentheil, bei gewissen Artikeln besteht noch eine Voreingenommenheit für ausländisches Fabrikat, z. B. bei gezogenen schmiedeisernen Röhren. Wir haben eine ganze Masse von Gasgesellschaften, die grundsätzlich nur englische Röhren verwenden wollen.

Vorsitzender: Handeln Sie auch mit gezogenen Röhren?

Herr **Zickwolff**: Viel.

Vorsitzender: Woher beziehen Sie die?

Herr **Zickwolff**: Vom Niederrhein, Düsseldorf, von der neuen Röhrenfabrik in Mühlheim, die sich jetzt etablirt hat, von Müllers in Ehrenfeld und von den beiden Düsseldorfern. Uns ist sogar vorgekommen, daß uns deutsche Gasfabriken sagten: wir können Ihnen keine Röhren abkaufen, weil Sie deutsches Fabrikat haben, wir kaufen sie da und da und das ist englisches Fabrikat, und der Betreffende, der sie als englisches Fabrikat liefert, bekommt sie von uns in deutschem Fabrikat.

Herr **Huber**: Frankreich konkurrirt hier nicht?

Herr **Zickwolff**: Nur Elsaß-Lothringen, d. h. das ist englisches Fabrikat, was über Frankreich nach Lothringen geht.

Also was die Frage 5 betrifft, so ist darauf zu antworten, daß die inländische Industrie jedenfalls mehr geschädigt worden wäre, wie sie so schon ist, und höchst wahrscheinlich noch mehr Werke entweder zum Stillstand oder zur Produktionseinschränkung gezwungen gewesen wären.

Vorsitzender: Frage 6:

Hat sich seit Erlaß des Gesetzes vom 7. Juli 1873 eine Verschiebung in dem Verbrauche der verschiedenen Qualitäten des Eisens ergeben?

Herr **Zickwolff**: Bei uns hat nur insofern eine Verschiebung stattgefunden, als sich die Lothringer Qualitäten mehr und mehr eingeführt haben. Die lothringer haben es verstanden, ihre Qualität, die seiner Zeit nicht dem deutschen Markt entsprechend war, so zu verändern, daß sie jetzt genügt, und da sie von Frankreich abgeschnitten wurden und jetzt als deutsche zu behandeln sind, hat sich die Verschiebung in dem Maße vollzogen, daß wir jetzt sehr viel lothringer Eisen beziehen, welches wir früher aus der Saar- und Moselgegend, vom Niederrhein oder Westfalen bezogen haben; eine weitere Verschiebung ist noch insofern entstanden, als die deutsche Eisenindustrie jetzt viele Dimensionen und Sorten herstellt, worauf sie früher nicht eingerichtet war, und die man gezwungenermaßen aus dem Auslande kaufen mußte. Z. B. Sorrez-Eisen, welches zu Brückenbauten etc. verwendet wird, wurde vor 10 Jahren nicht und wird jetzt viel in Deutschland gemacht.

Vorsitzender: Sie schieben die Schuld auf das Fallenlassen der Zölle?

Herr **Zickwolff**: Nein, ich sage diese Verschiebung hat stattgefunden, weil früher die deutsche Eisenindustrie solche Sachen nicht gemacht hat und wir gezwungen waren, aus dem Auslande zu beziehen; jetzt ist Letzteres nicht mehr der Fall und wir können im Inlande unseren Bedarf decken.

Herr **Huber**: Also das Gesetz vom 7. Juli 1873 hat darauf nicht gewirkt?

Herr **Zickwolff**: Nein.

Herr **Stumm**: Die Sache liegt doch anders. Es ist hier eigentlich nicht gesagt, in Folge der Zollermäßigung, sondern „seit Erlaß", also würde alles das in Betracht kommen, was in den Zeitraum von 1873 bis jetzt fällt.

Herr **Huber**: Die Annexion von Lothringen würde also ohne Einfluß sein?

Herr **Stumm**: Im Jahre 1872 hatte Lothringen das Recht, zollfrei nach Frankreich einzuführen.

Herr **Zickwolff**: Ja, und die Lothringer haben speziell für Frankreich gearbeitet so lange wie möglich.

Vorsitzender: Frage 7:

Werden Erzeugnisse der Eisenindustrie aus dem Auslande bezogen, weil dieselben im Inlande überhaupt nicht oder nicht in genügender Qualität hergestellt werden?

Herr **Zickwolff**: Einzelne, z. B. galvanisirte Röhren. Für letztere hat sich bis jetzt erst eine einzige Hütte seit wenigen Monaten eine Verzinkerei angelegt.

Früher ließen die deutschen Röhrenfabriken, entweder bei Flender in Düsseldorf oder bei Buderus auf der Germania ihre Röhren verzinken.

Durch den Hin- und Hertransport nach diesen Werken wurde die Waare vertheuert.

Die Verzinkung der genannten Werke ließ auch so viel zu wünschen übrig, daß das Fabrikat den Anforderungen der Konsumenten nicht genügte.

Wir waren daher gezwungen, auf das Ausland zurück zu greifen, um unseren Bedarf zu decken.

Herr **Stumm**: Wir haben von einem anderen Eisenhändler gehört, daß aus Frankreich viele Artikel der Kleineisenindustrie, Schlösser, Schrauben etc. importirt werden?

Herr **Zickwolff**: Kleineisenwaaren führen wir weniger; ich weiß nur, daß die amerikanischen Eisenwaaren einen ganz fabelhaften Aufschwung nehmen und die größte Zukunft versprechen. Dazu trägt hauptsächlich die praktisch gediegene Form und die Beschaffenheit der Waaren das Ihrige bei. Außerdem hat Amerika den großen Vorzug, einheitliche Maße für alle möglichen Sachen zu haben. Amerika hat eine Blech-

lehre, eine Drahtlehre, ein Gewinde für Schrauben, kurzum alle Maße sind einheitlich normirt. Sie können durch die ganze Union gehen und finden am Südende dieselben Schrauben wie im äußersten Norden, und wenn an einer Maschine eine Schraube oder Mutter unbrauchbar wird, so kann dieselbe bei dem nächsten Mann ersetzt werden, weil alle Gewinde und Schrauben genau zu einander passen; das ist ein Punkt, der bei vielen Kleineisenwaaren sehr ins Gewicht fällt. In Deutschland hat beinahe jeder Fabrikant eine andere Lehre. In letzter Zeit wurde auch in Deutschland eine Einheit angestrebt, die aber leider noch nicht ganz durchgegriffen hat. Außerdem giebt es noch verschiedene andere Artikel, die speziell aus England nur bezogen werden können und die selbst deutsche Werke, die einen Theil der gleichartigen Waaren fabriziren, aus England beziehen. Dazu gehören Haupthähne für Gasleitungen. Die Haupthähne werden nicht in sehr großen Quantitäten gebraucht und der Engländer hat speziell darauf eingerichtete Arbeiter, die jahraus jahrein denselben Haupthahn machen; der Deutsche hat nicht den Weltabsatz für seine Waare und ist deshalb gezwungen, denselben Arbeiter auch für andere Stücke zu verwenden. Der Arbeiter bekommt dann nicht die Fertigkeit, die der englische Spezialarbeiter dafür hat.

Dazu gehören ferner Flanschen zu schmiedeisernen Röhren, die die Engländer meistens durch maschinelle Einrichtungen herstellen, weil sie genügenden Absatz für maschinelle Produktion haben; in Deutschland ist der Absatz dafür noch nicht groß genug, um diese Maschineneinrichtungen bezahlt zu machen.

Herr **Stumm**: Glauben Sie, daß die Wiedereinführung von Zöllen in dieser Beziehung eine Einwirkung ausüben würde? daß also mit anderen Worten die deutsche Industrie diese Artikel selbst herstellen würde, wenn sie durch Zölle geschützt wäre?

Herr **Zickwolff**: Wenn ich bedenke, was die deutsche Industrie in den letzten Jahren für Fortschritte in diesen Artikeln gemacht hat, und wenn man annimmt, daß die Fortschritte weiter gehen, so glaube ich, daß Deutschland bald im Stande sein würde, das Ausland darin ganz entbehren zu können.

Ein anderer Artikel, der theilweise aus Frankreich bezogen wird, den ich hier nennen möchte, sind Sensen. Sensen wurden vor vielen Jahren zuerst in Oesterreich produzirt und Oesterreich hatte nach Deutschland sowohl als nach Frankreich den Alleinverkauf. Später kamen die Württemberger, sowohl die kgl. württemberger Hütte als die große Sensenfabrik von Haueisen in Neubirch und verdrängten zum größten Theil die österreichische Waare aus Deutschland und Frankreich. Jetzt sind wir so weit gekommen, daß Frankreich sogar Sensen nach Deutschland zurücksendet. In Sachsen, Hannover und Braunschweig werden viele französische Sensen gekauft.

Der Export deutscher Sensen nach Frankreich, wenn auch in verringerter Ausdehnung, bleibt immerhin noch bestehen.

Herr **Huber**: Sie sprachen von dem Bezug mancher Artikel vom Auslande, weil dieselben im Inlande nicht oder nicht in genügender Qualität hergestellt werden; wollen Sie das auch für Sensen sagen?

Herr **Zickwolff**: Nein, Sensen werden im Inlande in genügender Qualität hergestellt, werden aber doch importirt.

Herr **Stumm**: Vielleicht des Preises wegen?

Herr **Zickwolff**: Nein, weil sie geschmackvoller gearbeitet sind; die Franzosen brachten zuerst Sensen, deren Blatt gewalzt und deren Rücken aufgenietet waren, auf den Markt. Eine Zeit lang war das Mode. Der gute Geschmack bei der Ausstattung dieses Artikes, bedingt auch theilweise dessen Verkäuflichkeit.

Herr **Huber**: Giebt es noch mehr Artikel, die nicht in genügender Qualität oder überhaupt nicht im Inlande erzeugt werden?

Herr **Zickwolff**: Gießereiroheisen wird in den letzten 10 Jahren in Deutschland produzirt, wird aber doch zum großen Theil aus dem Auslande bezogen, weil erstens die Gießer an alten Gewohnheiten hängen und genau ihre Mischungsverhältnisse, die sie bei englischen Fabrikaten zu beobachten haben, auswendig wissen, während sie bei den deutschen Marken erst Erfahrungen sammeln müssen.

Vorsitzender: Sie glauben aber, daß die deutsche Eisenindustrie in der Lage ist, brauchbares Gießereieisen herzustellen?

Herr **Zickwolff**: Zweifellos.

Herr **Stumm**: Es ist wesentlich die Frage der Billigkeit?

(Wird bejaht.)

Glauben Sie, daß die Produktion dadurch daß ein deutscher Zoll eingeführt würde, sich bald heben würde?

Herr **Zickwolff**: Der Preis spielt dabei die Hauptrolle, sobald die englischen Preise höher werden, wird deutsches Fabrikat mehr Verwendung finden.

Herr **Meier**: Aber die besten Sorten Gießereieisen produzirt man jetzt noch nicht in Deutschland?

Herr **Zickwolff**: Doch. Es wird in Deutschland Gießereiroheisen erblasen, welches laut Attesten, die wir haben, vollständig den besten schottischen Marken gleichkommt.

Herr **Huber**: Handeln Sie selbst mit Gießereiroheisen?

(Wird bejaht.)

Beziehen Sie auch ausländisches Gießereiroheisen?

Herr **Zickwolff**: Nein, wir beziehen deutsches.

Herr **Stumm**: Aus Luxemburg und Lothringen?

Herr **Zickwolff**: In ordinärem machen wir wenig, hauptsächlich in besseren Sorten.

Wir haben Abnehmer, welche Main-Weserhütte Nr. 3-Gießereiroheisen als Ersatz für beste schottische Marken Nr. 1 verwenden.

Es hängt aber ganz davon ab, für welche Zwecke das Eisen verwendet wird.

Herr **Stumm**: Zum schottischen kann mehr alter Guß zugesetzt werden?

Herr **Zickwolff**: Nein, gewisse deutsche Marken vertragen einen größeren Zusatz von Brucheisen, als das schottische. Prima schottische Marken haben den Vortheil, daß sie sich leichter mit billigem englischen Eisen gattiren, als das deutsche. Unter englischem Gießereiroheisen verstehe ich das ordinäre, unter schottischem die besseren Marken.

Vorsitzender: Frage 8:

Welche Einflüsse üben auswärtige Exportprämien aus?

Herr **Zickwolff**: Die Exportprämien geniren uns im Augenblick weniger, weil die deutschen Walzwerke eben die Preise so heruntergesetzt haben, daß die französischen Walzfabrikate darin nicht mehr so empfindliche Konkurrenz machen; dagegen würde ein großer Theil des Bedarfs der Schweiz durch deutsches Eisen gedeckt werden können, wenn die französische Ausfuhrprämie nicht bestände, und von Creuzot und von anderen französischen Werken mittelst der Ausfuhrprämie der Bedarf der Schweiz nicht zum Theil gedeckt würde.

Vorsitzender: Sind Ihnen aus anderen Ländern Exportprämien bekannt? aus Belgien, aus Oesterreich?

Herr **Zickwolff**: Nein.

Dann ist noch ein Artikel, das sind Röhren. Gußeiserne Röhren können nur durch die Ausfuhrprämie begünstigt von Frankreich nach Deutschland hereingebracht werden.

Herr **Huber**: Sie beziehen aber keine gußeiserne Röhren aus Frankreich?

Herr **Stumm**: Ueben die französischen gußeisernen Röhren eine Preisregulirung bei Ihnen aus?

Herr **Zickwolff**: Sie üben einen Druck auf den Preis aus. Wo eine größere Ausschreibung stattfindet, sind es

französische Werke oder deutsche Zwischenhändler, die für französisches Fabrikat so billige Preise stellen, daß nur unter Verzicht auf jeden Nutzen die deutschen Röhrenwerke damit konkurriren können.

Herr **Stumm**: Es sind aber doch französische Röhren zur Wasserleitung nach Frankfurt gekommen, nicht wahr?

(Wird bejaht.)

Wissen Sie nicht die Quantitäten dafür anzugeben?

Herr **Zickwolff**: Nein, aber ich kann dies leicht beschaffen. Nach Frankfurt haben die Werke Ottange, Marquise, Pont-á-Mousson geliefert.

Herr **Stumm**: Ich möchte fragen: Haben Sie vielleicht einen Maßstab, mit welchem Werthe die acquits à caution auf die Preise in der Schweiz drücken? also ein acquit beispielsweise für die Ausfuhr von Blech oder Eisen oder andere Gegenstände, was ist auf den acquit à caution zu rechnen?

Herr **Zickwolff**: Die acquits à caution wechseln sehr die Preise. Es besteht in Paris eine Börse, wo die acquits à caution gehandelt werden, und je nach der Nachfrage oder dem Angebot richtet sich der Preis der acquits à caution. Das französische Gesetz, das gewissermaßen den Nachweis geliefert haben will, daß die eingeführten Rohprodukte auch wirklich zu den betreffenden Waaren, die wieder ausgeführt werden, verwendet worden, wird sehr lax gehandhabt. Es werden mitunter Sachen ausgeführt, bei denen man sich von selbst sagen kann: es ist nicht möglich, daß diese aus dem Rohprodukt erzeugt worden sind, welches eingeführt worden war.

Herr **Huber**: Woher wissen Sie, was für ein Rohprodukt eingeführt worden ist? Sie sagen, es sei nicht möglich, daß die ausgeführten Gegenstände aus dem eingeführten Rohprodukte hergestellt worden seien. Ist Ihnen im einzelnen Falle bekannt, was für ein Rohprodukt nach Frankreich eingeführt worden ist?

Herr **Zickwolff**: Sehr häufig steht im acquit, den man kauft, was für ein Rohprodukt eingeführt worden ist.

Nach Frankreich importiren wir steyerische Stahle und die haben wir zuweilen mittelst acquits nach Frankreich eingeführt. Da haben wir also solche acquits gekauft oder vielmehr die Sache ist immer durch unseren Kommissionär in Nancy früher in Metz gegangen, der hat uns die Proposition gemacht: ich führe Ihren Stahl zu dem und dem Zollsatze ein, wohingegen ich die Ausfuhrprämie für mich beanspruche.

Herr **Huber**: Sie haben also einen Vortheil von dem acquit, indem Sie zu ermäßigten Zöllen nach Frankreich gewisse Artikel exportiren können?

(Wird bejaht.)

Herr **Stumm**: Erinnern Sie sich, was auf Grund des acquit für einen bestimmten Stahl nun aus Frankreich ausgeführt worden ist?

Herr **Zickwolff**: Das weiß ich nachher nicht.

Vorsitzender: Das erfahren Sie nicht?

Herr **Zickwolff**: Das erfahren wir nicht.

Herr **Stumm**: Die Vermuthung, daß das Material, welches aus Frankreich ausgeführt wurde, nicht aus importirtem Material hergestellt sei, gründeten Sie auf acquits, die Sie gefunden hätten und worauf die Gegenstände benannt gewesen seien. Ich habe Sie so verstanden.

Herr **Zickwolff**: Ich glaube das deshalb, weil ich gesehen habe, daß z. B. verbleite Bleche von Audincourt vermittelst acquits exportirt wurden, wogegen Gießereiroheisen importirt worden war. Dieses Gießereiroheisen war nach Frankreich hingegangen und die Bleche von Audincourt waren dafür hinausgegangen.

Herr **Stumm**: Wissen Sie das sicher?

Herr **Zickwolff**: Belege dafür habe ich nicht in der Hand.

Herr **Huber**: Aber Sie halten es für wahrscheinlich?

Herr **Stumm**: Es beruht vielleicht auf einem Mißverständniß. Das würde hier ja ohne Defraude einfach dadurch haben entstehen können, daß man Gießereiroheisen, welches eingeführt werden kann ohne Identitätsnachweis, als Frischeisen deklarirte.

Herr **Huber**: Das wäre also wohl nur mit Hilfe von Defraude möglich.

Herr **Stumm**: Deshalb nicht mit Defraude, weil fonte d'affinage und fonte de moulage nicht absolut zu unterscheiden sind.

Herr **Zickwolff**: Man kann bei grauem Roheisen aber nicht immer unterscheiden, ob es für moulage oder affinage bestimmt ist.

Herr **Huber**: Haben Sie sich vielleicht die statistischen Notizen angesehen, die Sie von hier aus bekommen haben? Da sind Ihnen die einschlägigen Vorschriften mitgetheilt und auch die Kurse, soweit wir Kurse bekommen konnten, nämlich für fonte de moulage und für fonte d'affinage. Es wäre von Werth, über das Materialeisen Kurse zu bekommen.

Herr **Zickwolff**: Die habe ich nicht; wir haben nie direkt acquits gekauft, die Sache ist nicht bedeutend gewesen; wir haben uns immer eines Spediteurs bedient, der die Verzollung besorgt und gesagt hat: ich will Ihnen zu so viel unter dem Zolltarif die Sachen verzollen.

Herr **Huber**: Können Sie nicht vielleicht den Grund angeben, warum in den französischen technischen Zeitschriften immer nur Kurse für Roheisen publizirt werden, während ich wenigstens für Materialeisen ꝛc. keine gefunden habe?

Herr **Stumm**: Die Vorschriften von 1870!

Herr **Huber**: Vielleicht weil nach den Vorschriften vom Jahre 1870 bei Stabeisen ꝛc. mehr auf Identität des Materials gehalten wird? Art. 2 der Ihnen mitgetheilten Vorschriften von 1870 enthält die Bemerkung, daß alles andere Eisen, außer Roheisen, direkt nach den zur Verarbeitung bestimmten Hüttenwerken des Exporteurs befördert werden muß. Wird diese Vorschrift eingehalten, so würde der Handel mit acquits für diese Eisensorte erschwert sein. Haben Sie darüber kein Urtheil, ob es von dieser beschränkenden Bestimmung herkommt, daß mit solchen acquits weniger Handel getrieben wird?

Herr **Zickwolff**: Nein, da bin ich nicht genügend unterrichtet. Ich habe immer nur gehört, daß die acquits zu haben sind.

Herr **v. Schloer**: Eine Aeußerung des Herrn Sachverständigen könnte vielleicht doch darüber provozirt werden, wie diese Einrichtung wirkt. Sie haben uns mitgetheilt, daß Sie österreichischen Stahl nach Frankreich exportiren. Wenn die Vorschrift für die Einfuhr nach Frankreich ganz genau eingehalten würde, so müßte dieser Stahl an eine Fabrik geliefert werden, welche denselben auch verarbeitet. Haben Sie Ihren Stahl an eine Fabrik verkauft oder an Händler?

Vorsitzender: Doch wohl durch Kommissionäre?

Herr **Zickwolff**: Durch Kommissionäre, nicht direkt. Was damit geschieht, wissen wir gar nicht.

Herr **Huber**: Sie können also die Frage nicht bejahen! Frage 9:

> In welcher Qualität und Quantität, sowie nach welchen Absatzgebieten werden Erzeugnisse der deutschen Eisenindustrie nach dem Auslande ausgeführt?

Herr **Zickwolff**: Wir sind nicht Exporteure. Ich kann darüber keine Auskunft geben.

Vorsitzender: Frage 10:

Würde durch Erniedrigung der inländischen Frachtsätze der Absatz ins Ausland wesentlich gehoben werden können?

Fällt auch weg.

Frage 11:

In welchem Maße würde durch Aufhebung der Zollsätze anderer Länder der Absatz ins Ausland voraussichtlich zunehmen?

Herr **Zickwolff**: Wenn die Zölle in Frankreich, Oesterreich, Rußland wegfielen, so glaube ich, daß wir sehr große Exportgeschäfte machen würden.

Vorsitzender: Die Engländer würden aber auch ausführen!

Herr **Zickwolff**: Die würden natürlich den Löwenantheil bekommen, aber ich glaube, daß die russische, österreichische und französische Eisenindustrie durch eine solche Maßregel ruinirt würde.

Frage 12:

Welche Zollsätze würden erforderlich sein, um das Eisen und die Eisenfabrikate des Auslandes ganz vom deutschen Markte zu verdrängen?

Das ist schwer zu beantworten, weil, was heute genügen würde, morgen vielleicht nicht mehr genügte, das hängt ganz von der Preisstellung im In- und Auslande ab. Es wäre übrigens auch sehr zu beklagen, wenn so hohe Zölle eingeführt würden.

Frage 13:

Würden andere Industriezweige durch einen Ausschluß der ausländischen Konkurrenz benachtheiligt werden?

Das kann ich mir nicht denken. Die deutsche Eisenindustrie ist so zahlreich vertreten, und macht sich selbst gegenseitig so große Konkurrenz, daß die Bäume nicht in den Himmel wachsen würden, und daß die Preise gewiß auf einer vernünftigen, gesunden Basis bleiben müßten.

Herr **Huber**: Würden z. B. die Maschinenfabriken, die für das Ausland arbeiten, und vom Auslande ihr Halbmaterial beziehen, benachtheiligt sein?

Herr **Zickwolff**: Ich zweifle gar nicht daran.

Frage 14:

Welche Zollsätze halten Sie ohne wesentliche Schädigung der Interessen des deutschen Handels und der Industrie für zulässig:

Dafür kann ich keine Vorschläge machen. Das versteht die Industrie wohl am besten. Nur das möchte ich dabei erwähnen, daß, wenn neue Zollsätze geschaffen werden, dies auf möglichst lange Dauer geschehe, und daß für Stabilität gesorgt wird, daß wir nicht beständige Veränderungen haben, und daß, wenn Veränderungen stattfinden sollen, sie so rasch, in so kurzer Zeit als möglich ins Leben treten, damit nicht das Ausland uns noch den Markt voll Waare wirft, ehe wir die Zölle erhalten.

Herr **Stumm**: Haben Sie jetzt etwa schon bemerkt, daß ausländische Werke aus Spekulation auf die mögliche Wiedereinführung von Zöllen Waaren auf den deutschen Markt geworfen haben.

Herr **Zickwolff**: Mit Bestimmtheit vermag ich das nicht zu sagen.

Vorsitzender: Sie würden sich auch nicht darüber aussprechen können, ob der zuletzt aufgehobene Zollsatz genügen würde und ob der ohne Schaden eingeführt werden könnte?

Herr **Zickwolff**: Das ist eine Frage, die ganz mit den Preisen zusammen hängt. Die Preise sind wandelbar, also ist das schwer zu sagen.

Herr **Stumm**: Würden Sie die Wiedereinführung des Zolls von 20 ℳ pro Tonne für Stabeisen und Blech, oder von 10 Sgr. pro Centner neben einem Roheisenzoll von $2^1/_2$ bis 3 Sgr. pro Centner für Ihr Geschäft nachtheilig halten.

Herr **Zickwolff**: Nein, gewiß nicht.

Herr **Stumm**: Für den Eisenhandel überhaupt?

Herr **Zickwolff**: Nein.

Vorsitzender: Auch nicht für die Leute, die Eisen verbrauchen?

Herr **Zickwolff**: Nein, die Leute würden sich mehr und mehr an die deutschen Marken gewöhnen.

Vorsitzender: Frage 15:

Wie stellen sich die Einkaufs- und Verkaufsbedingungen beim Eisenhandel im Inlande und Auslande, insbesondere in Bezug auf den Kredit?

Wie kaufen Sie und wie verkaufen Sie?

Zickwolff: Nach theilweise unabsehbarem Ziele verkaufen wir, die Einkaufsbedingungen dagegen sind meistens sehr kurz. In Deutschland haben sich die Verhältnisse des Kreditwesens gebessert, lassen aber noch sehr viel zu wünschen übrig. Frankreich giebt darin ein schönes Beispiel, daß die meisten Transaktionen mit Solawechseln oder gegen Tratten beglichen werden. In Deutschland ist der Solawechsel verpönt. Die Banken und die Banquiers tragen dazu bei, dem Solawechsel die Berechtigung abzusprechen, die er im Waarenhandel verdient.

Herr **Stumm**: Sie meinen die Reichsbank?

Herr **Zickwolff**: Nicht nur die Reichsbank, sondern auch die Banquiers. Die Reichsbank sagt: Solawechsel können nicht diskontirt werden und die Banquiers wollen deshalb den Solawechsel nicht . . . weil durch letzteren der Banquiers oftmals entbehrlich wird.

Durch den Solawechsel liefert der Käufer dem Verkäufer den Beleg, daß die Waaren nach Uebereinkunft geliefert und die Preise ebenso angesetzt sind.

Dies der Grund, weshalb ich im Waarenverkehr dem Solawechsel vor der Tratte den Vorzug gebe.

Vielseitig verweigert auch der Käufer die schriftliche Annahme der Tratten. Werden letztere von dem Verkäufer begeben, so haben die Tratten nur eine Unterschrift, während der Solawechsel deren zwei besitzt.

Herr **Stumm**: Ist das in Frankreich anders?

Herr **Zickwolff**: In Frankreich giebt beinahe Jedermann, welcher kauft, sein Billet auf 30 oder 90 Tage, je nachdem die Geschäfte verabredet worden sind.

Herr **Meier**: Ich bemerke, daß solche Wechsel, welche der Verkäufer endossirt, auch von der Reichsbank genommen werden; bei uns ist seit 50, 60 Jahren unser ganzes Waarengeschäft so.

Vorsitzender: Wenn sie bei Ihnen genommen werden, müssen sie doch wohl auch anderswo genommen werden und umgekehrt.

Herr **Zickwolff**: Ich glaube, die Reichsbank nimmt sie nicht.

Herr **Meier**: Ja, sie nimmt sie fortwährend. Im Uebrigen hängt es von der Kreditfähigkeit ab.

Herr **Zickwolff**: Der Solawechsel kommt in Deutschland so selten vor, daß ich beinahe nie in der Lage bin, Solawechsel zu besitzen.

Ich spreche deshalb mehr den Wunsch aus, dem Solawechsel im Waarenhandel das Ansehen zu verschaffen, welches er verdient.

Vorsitzender: Das würden Sie als eine Erleichterung des Verkehrs ansehen?

Herr **Zickwolff**: Ja. In Frankreich ist es ganz allgemein Sitte, die Käufer wissen es nicht anders, sie geben ihre Solawechsel.

Vorsitzender: Ich danke dem Herrn Sachverständigen.

(Schluß 3 Uhr 35 Minuten.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Neunzehnte Vernehmung

am

18. November 1878

(Nachmittag 1 Uhr 40 Minuten).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender,
„ Geh. Oberregierungsrath Huber,
„ Königl. bayr. Staatsrath von Schloer,
„ Geh. Kommerzienrath Stumm,
„ H. H. Meier,
„ Geh. Bergrath Dr. Wedding.
Sachverständiger: Herr Direktor Overbeck aus Bremen.

(Fragebogen A.)

Herr **Overbeck:** Die Aktiengesellschaft „Weser“ beschäftigt sich hauptsächlich mit dem Schiffsbau und in den letzten Jahren auch mit dem Bau von Kriegsfahrzeugen; sie fabrizirt die zum Schiffsbau nöthigen Ausrüstungsgegenstände, sie fertigt Dampfbagger an, Krähne, sowohl schwimmende wie stehende und transportable, Krähne mit Dampf- oder Handbetrieb, überhaupt die verschiedenartigsten Erzeugnisse aus dem Gebiete des allgemeinen Maschinenbaues. Aus diesem Grunde schien es mir, als ob der Fragebogen A. eigentlich weniger für ein solches Werk entworfen ist, wie dasjenige, indem ich thätig bin, und ich habe mir deshalb vor einiger Zeit erlaubt, den Herrn Vorsitzenden zu bitten, von einer Beantwortung des Fragebogens A. durch mich Abstand nehmen zu wollen, wogegen ich mich bereit erklärte, den Fragebogen C. zu beantworten, so gut und soweit ich dazu in der Lage bin.

Vorsitzender: Der Fragebogen A. paßt für Sie als Produzent.

Herr **Overbeck:** Insofern die Aktiengesellschaft „Weser“ wohl als Konsument bezeichnet werden könnte, sollte ich denken, daß doch Fragebogen C. für uns paßt.

Vorsitzender: Also der Herr Sachverständige stellt den Antrag, für ihn den Fragebogen A., zu welchem er hier vorgeladen ist, nicht Platz greifen zu lassen, sondern den Fragebogen C. auf ihn anzuwenden.

Herr **Stumm:** Natürlich können wir den Herrn Sachverständigen nicht zwingen, eine Frage zu beantworten, die er nicht beantworten will oder kann; ich glaube aber, daß die Sache von prinzipieller Wichtigkeit ist. Mir scheint es für die Kommission wichtig, zu konstatiren: wie stehen die Verhältnisse beim deutschen Schiffsbau verglichen mit dem des Auslandes, ganz ebenso wie beim Maschinenbau und der eigentlichen Eisenindustrie. Wenn wir den Herrn Sachverständigen als Konsumenten auffassen, so ist am Ende Jeder Konsument, der Eisenindustrie treibt, von der Kohle und von den Erzen aufwärts, also beispielsweise ein Walzwerk, welches Roheisen kauft, eine Maschinenfabrik, die Walz- und Schmiedeisen kauft, ist ebensogut Konsument. Wir würden also, wenn wir seitens des Herrn Sachverständigen nur den Fragebogen C. beantworten lassen, über einen Theil des Schiffsbaues allerdings orientirt sein, aber über einen andern, vielleicht den wichtigsten Theil nicht, und ich würde mir in diesem Fall vorbehalten, den Antrag zu stellen, dann noch einen Sachverständigen des Schiffsbaues vorzuladen, der uns auch über die Rentabilität resp. die Fabrikationsverhältnisse des Schiffsbaues Auskunft giebt. Denn das scheint mir zur Erschöpfung der Fragen, die uns überhaupt hier beschäftigen, nothwendig zu sein.

Vorsitzender: Ich möchte mir erst eine Zwischenfrage erlauben: Gießen Sie auch Ihre Gegenstände zum Maschinenbau selbst?

Herr **Overbeck:** Ja, und wir führen sie dann an die Maschinenbauanstalt ab, um sie weiter zu verarbeiten. Wir brauchen Stabeisen, Bleche, Winkeleisen und all die verschiedenen Rohmaterialien, welche zum Schiffbau erforderlich sind.

Herr **Meier:** Sie würden vielleicht, wenn wir mit dem Fragebogen A. anfangen, in demselben auch die meisten Fragen vorfinden, die Sie beantworten wollen?

Herr **Overbeck:** Jawohl, ich bin dazu bereit.

Herr **Meier**: Diejenigen Fragen, die Sie aus Fragebogen A. nicht beantworten können, würden durch Fragebogen C. ergänzt werden können.

Herr **Stumm**: Ich glaube, daß das letztere kaum nothwendig sein dürfte; denn es ist im Fragebogen C. nicht eine Frage enthalten, die sich nicht direkt oder indirekt mit dem Fragebogen A. deckt.

Vorsitzender: Ich glaube, wir können nun mit dem Fragebogen A. beginnen.

Frage 1:

> Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Würden Sie also über die Selbstkosten uns einige Mittheilungen machen? Das ist die erste Frage.

Herr **Overbeck**: Aus dem Grunde, den ich schon angab, weil nämlich unsere Fabrik sich mit so außerordentlich mannichfachen Erzeugnissen beschäftigt, glaube ich bitten zu können, von der Beantwortung dieser Frage abzusehen, ebenso von den Fragen 2 und 3. Es lassen sich die Selbstkosten kaum hinlänglich genau bestimmen; wir verarbeiten ja außer dem Eisen noch verschiedene andere Materialien, z. B. Holz, das ja auch zum Schiffsbau in ziemlich bedeutendem Maße erforderlich ist, und da lassen sich die Selbstkosten gar nicht so leicht mit gehöriger Sicherheit auf die verschiedenen Materialien vertheilen.

Herr **Stumm**: Ich möchte doch darauf aufmerksam machen, daß sich diese Frage 1 für Sie ganz deckt mit der Frage 1 in dem Fragebogen C., wo es heißt:

> Welche Preise bezahlt man im Inlande gegenwärtig für die wichtigsten Erzeugnisse der Eisenindustrie, welche Sie verwenden?

Ich meine, etwas Anderes würde damit für den Bezug Ihrer Rohmaterialien auch nicht in der Frage 1 des Fragebogens A. gesagt sein, mit Ausnahme etwa des Holzes, welches uns indessen weniger interessirt.

Herr **Overbeck**: Wenn die Frage so aufgefaßt wird, bin ich gern bereit, sie zu beantworten. — Ich habe hier einige Rubriken gemacht, weil sich ein Durchschnittspreis für die verschiedenen Eisenmaterialien kaum machen läßt.

Zunächst Schiffsplatten gewöhnlicher Qualität kosten vom Inlande bezogen augenblicklich etwa 150 *M.* pro 1 000 kg in Bremen auf unserem Werk, vom Auslande bezogen — ich darf das wohl gleich mitnehmen — etwas weniger und zwar etwa 145 *M.*

Vorsitzender: Welches ist das Ausland?

Herr **Overbeck**: England ausschließlich; mit einem anderen Auslande habe ich in der Beziehung nichts zu thun.

Schiffsplatten bester Qualität, wie sie wohl ziemlich ausschließlich für die deutsche Marine verwendet werden, kosten vom Inlande augenblicklich etwa 197 *M.* pro 1 000 kg in Bremen; vom Auslande bin ich augenblicklich nicht in der Lage, Ihnen einen Preis angeben zu können; es ist nicht ganz leicht, vom Auslande Preise über solche Schiffsplatten bester Qualität zu bekommen.

Vorsitzender: Beziehen Sie keine?

Herr **Overbeck**: Nein, augenblicklich keine.

Vorsitzender: Von wo beziehen Sie diese Platten im Inlande?

Herr **Overbeck**: Von dem Dillinger Hüttenwerke an der Saar; wir haben auch schon von anderen Werken bezogen, aber ich habe die Frage so aufgefaßt, woher wir sie gegenwärtig beziehen.

Ich komme zu einer anderen Kategorie: Panzerplatten, die wir augenblicklich, vom Inlande bezogen, mit 866 *M.* pro 1 000 kg franko Bremen bezahlen, — die englischen Preise kann ich nicht angeben.

Herr **Stumm**: Diese 866 *M.* beziehen sich wohl nicht auf den Grundpreis, sondern Sie rechnen alles das, was für das Bohren der Löcher und das Biegen der Platten bezahlt wird, mit in den Durchschnittspreis, und dann sind die Preise für die glatten Platten viel niedriger?

Herr **Overbeck**: Ja, ich glaube, sie sind niedriger, aber ich bin nicht in der Lage, für unbearbeitete Platten einen Preis angeben zu können. Wir beziehen sie in demjenigen Zustande, in dem sie an die Schiffe angepaßt werden; sie werden auf dem Dillinger Werke gebogen, es werden dort die Kanten gehobelt, eben oder windschief, je nach der vorgeschriebenen Form, sie werden daselbst gebohrt, und in diesem Zustande kosten sie uns augenblicklich 866 *M.*

Herr **Stumm**: Sind in Ihrem Vertragspreise gleich diese ganzen Manipulationen einbegriffen, oder sagen Sie: die Platten kosten so viel und für das Biegen u. s. w. tritt so viel hinzu?

Herr **Overbeck**: Nein. — Ferner Kesselbleche gewöhnlicher Qualität kosten vom Inlande bezogen etwa 205 *M.*, vom Auslande 224 *M.*, immer loko Bremen; Kesselbleche mittlerer Qualität 255 *M.* gegen 275 *M.* vom Auslande bezogen; Kesselbleche bester Qualität vom Inlande 305 *M.*, vom Auslande 425 *M.* Das sind sehr bedeutende Unterschiede; die renommirten englischen Werke (z. B. die Lowmoor-Werke) lassen sich ganz außerordentlich bezahlen.

Herr **Stumm**: Beziehen Sie die letztgenannte Qualität auch von Dillingen?

(Nein.)

Auch nicht von Krupp?

Herr **Overbeck**: Die letzten haben wir bekommen von Grillo, Funke u. Co.

Schiffswinkeleisen gewöhnlicher Qualität ist uns zuletzt vom Inlande angeboten zu 130 *M.*, vom Auslande zu 138 *M.*

Herr **Stumm**: Das Inland ist hier wohl die Völklinger Hütte?

Herr **Overbeck**: Nein, die Völklinger Hütte würde jetzt kommen. — Schiffswinkeleisen bester Qualität kostet 170 *M.*, ich bin jedoch nicht in der Lage, Ihnen den gegenwärtigen Preis vom Auslande anzugeben.

Herr **Meier**: Sie haben nur diese deutschen bezogen?

Herr **Overbeck**: Ja, in diesem Jahre nur.

Herr **Stumm**: Ich möchte bemerken, daß Völklingen für die nächsten Tage eine Generalversammlung behufs Liquidation einberufen hat; ich möchte das hier ausdrücklich erwähnen.

Herr **Overbeck**: Nieteisen mit 160 *M.* aus dem Inlande; vom Auslande haben wir seit mehreren Jahren nichts davon bezogen.

Anders stellt sich die Sache mit dem Bezuge von Gießereiroheisen. Schmiedeisen haben wir in der letzten Zeit vorzugsweise vom Inlande bezogen, Roheisen dagegen nicht. Roheisen Nr. I, gewöhnliche Marken, bezahlen wir mit 54 *M.* vom Auslande.

Vorsitzender: Das Ausland ist Schottland?

Herr **Overbeck**: Nein, von England, — und Gießereiroheisen gewöhnliche Marken Nr. III. mit 53 *M.* Die besten Roheisenmarken, also die schottischen, Nr. I. mit 72 *M.*, Nr. III. mit 67 *M.* Ich habe auch kürzlich Preise über inländische Roheisenmarken bekommen, und zwar Nr. I. zu 75 *M.* und Nr. III. zu 70 *M.* Wir haben aber keine Einkäufe bisher gemacht, es stellte sich das ausländische Roheisen für uns bis jetzt vortheilhafter.

Herr **Stumm**: Sie sagten, daß das Middlesborougher Eisen sich auf 53 *M.* loko Bremen stellt, Sie haben also 14—15 s. Fracht von Middlesborough nach Bremen? — Ich stelle die Frage, weil es bekannt ist, daß das Middles-

borougher Eisen loko Schiff zwischen 38 und 39 s. sich bewegt.

Herr **Overbeck**: Die gesammten Spesen betragen von Middlesborough bis Bremen 14,33 M.

Vorsitzender: Das würde also stimmen. — Haben Sie nun sämmtliches Material angegeben?

(Zustimmung des Sachverständigen.)

Herr **Stumm**: Ich glaube, jetzt kommt der Theil der Frage, welcher sich mit Nr. 1 des Fragebogens C. nicht deckt. Es würde sich nun fragen, ob Sie über die Selbstkosten Ihrer Fabrikate und Halbfabrikate gar keine Angaben machen wollen?

Herr **Overbeck**: Ich bedauere, aus den schon mitgetheilten Gründen weiß ich nicht, wie ich das machen soll.

Herr **Stumm**: Das bedauere ich auch.

Herr **Overbeck**: Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Das kann ich nicht sagen, ebenso kann ich die folgende Frage nicht beantworten.

Herr **Stumm**: Haben Sie die Kohlenpreise schon angegeben? Die würden Sie wohl angeben können für Kohlen und Koks.

Herr **Overbeck**: Kohlen stellen sich augenblicklich in Bremen auf 15,43 M. für Schmiedekohlen, und 16,50 M. für Stückkohlen und melirte Kohlen für die Dampfkesselfeuerung, — Koks 22,70 M.

Vorsitzender: Woher beziehen Sie dieselben?

Herr **Overbeck**: Die Kohlen von Gelsenkirchen.

Vorsitzender: Englische Kohlen beziehen Sie gar nicht mehr?

Herr **Overbeck**: Nein!

Herr **Stumm**: Wie würden sich die englischen Kohlen jetzt stellen, welche etwa dieselbe Qualität haben, wie die Gelsenkirchener?

Herr **Overbeck**: Das kann ich augenblicklich nicht angeben.

Vorsitzender: Da Sie Frage 3 nicht beantworten, würde wohl auch die Frage 4 fortfallen.

Herr **Overbeck**: Ueber die Amortisation der Anlagen könnte ich Ihnen allerdings sagen, daß wir von unseren massiven Gebäuden jährlich 2 pCt. abschreiben und für diejenigen Gebäude und Anlagen, welche vorwiegend aus Holzkonstruktionen bestehen, 10 pCt.; von Maschinen und Apparaten schreiben wir 4 pCt. ab.

Vorsitzender: Berechnen Sie die Verzinsung Ihres Anlagekapitals in diesen Selbstkosten?

Herr **Overbeck**: Wir haben außer dem Aktienkapital, welches mit 50 pCt. des Nominalbetrages eingezahlt ist, noch ein Kapital von 330,000 M. von Privaten angeliehen, welches wir mit 4 pCt. zu verzinsen haben.

Vorsitzender: Wir würden jetzt zur Frage 5 übergehen.

Frage 5:

Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

Da Sie die Selbstkosten Ihrer fertigen Fabrikate nicht angeben können, wäre es erwünscht, wenn wir erfahren, wie Sie Ihr Material in den genannten Jahren bezahlt haben. Sie würden damit einverstanden sein, Ihre Tabelle hierüber dem Protokoll einzuverleiben, haben aber wohl die Güte, uns einige Zahlen gleich mitzutheilen.

Herr **Overbeck**: Aus dem Jahre 1869 habe ich notirt für Schiffsplatten gewöhnlicher Qualität aus dem Inlande 240 M., vom Auslande 194 M.

Vorsitzender: Sie haben damals wahrscheinlich mehr vom Auslande bezogen als vom Inlande?

Herr **Overbeck**: Ja. — Ueber Schiffsplatten bester Qualität, ebenso über Panzerplatten kann ich keine Angaben machen.

Schiffsplatten gewöhnlicher Qualität kosteten 1873 vom Inlande 296 M., vom Auslande 290 M. Kesselbleche gewöhnlicher Qualität kosteten 1869 vom Auslande 224 M., im Jahre 1873 365 M.; aus beiden Jahren habe ich aber keine Inlandpreise. Mittlerer Qualität kosteten sie 1869 im Auslande 284 M. und 1873 439 M. Bester Qualität 1869 vom Auslande 345 M. und im Jahre 1873 573 M. Schiffswinkeleisen gewöhnlicher Qualität 1869 im Inlande 225 M., vom Auslande 178 M., im Jahre 1873 vom Inlande 272 M. und vom Auslande 276 M. Nieteisen vom Inlande im Jahre 1869 225 M., vom Auslande 252 M. im Jahre 1873 vom Auslande 365 M., — den Inlandpreis kann ich Ihnen nicht nennen.

Danach haben wir in den Jahren bis 1873 unseren Bedarf hauptsächlich vom Auslande bezogen; der Bezug dorther war so vorwiegend, daß der vom Inlande fast ganz dagegen verschwand.

Herr **Meier**: Ich weiß nicht, ob es hierher gehört, aber ich möchte fragen, wie sich vom Jahre 1872, wo die Gesellschaft gegründet wurde, bis zum Jahre 1878 der verhältnißmäßige Gebrauch des vom Inlande und vom Auslande bezogenen gestaltet hat?

Vorsitzender: Es gehört eigentlich nicht hierher, es schadet aber nichts, wenn wir es hier erfahren.

Herr **Overbeck**: 1869 bezog die Aktiengesellschaft „Weser" resp. deren Vorgänger, der sein Geschäft im Jahre 1872 verkaufte, zunächst Guß- und Brucheisen im Ganzen 1001 t, vom Auslande 438 t, im Jahre 1873 1299 t total und 992 t vom Ausland, im Jahre 1877 765 t total und 518 t vom Ausland, im Jahre 1878 während der ersten 9 Monate 828 t total, vom Auslande 464 t.

Vorsitzender: Sie haben das auch in tabellarischer Form?

(Wird bejaht.)

Ich stelle anheim, daß wir dies zum Protokoll nehmen, die Zahlen können uns nicht momentan gegenwärtig bleiben.

Herr **Overbeck**:

Materialbezug
der Aktiengesellschaft „Weser" resp. deren Vorgänger.

	1869.	1873.	1877.	1878 9 Monate.
a) Guß- und Brucheisen.				
Totalbezug . . .	1 001 t	1 299 t	756 t	828 t
Vom Auslande . .	438 t	992 t	518 t	464 t
Auslandbezug in Prozenten	43,7 pCt	76,4 pCt.	67,7 pCt.	56 pCt.
b) Schmiedeeisen.				
Totalbezug . . .	897 t	2 280 t	1 611 t	1 735 t
Vom Auslande . .	662 t	2 214 t	246 t	149 t
Auslandbezug in Prozenten	73,7 pCt.	97,1 pCt.	15,3 pCt.	8,6 pCt.

Darf ich Ihnen die Prozentsätze vielleicht angeben?

Vorsitzender: Ich bitte darum.

Herr **Overbeck**: Von Schmiedeisen bezogen wir
1869 vom Auslande 73,7 pCt.
1873 " " 97,1 "
1877 " " 15,3 "
1878 " " 8,6 "

Vorsitzender: Wir kommen zu Frage 6:

Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

Herr **Overbeck**: Wie ich vorhin schon mittheilte, haben wir von dem nominellen Aktienkapital bis jetzt 50 pCt. einberufen, und zwar 2 250 000 *M.* Wir beschäftigen außer diesem Aktienkapital noch ein Privatkapital von 330 000 *M.* Im Jahre 1872 wurde die Gesellschaft gegründet und zwar gingen die damaligen Anlagen für einen Preis von etwa 960 000 *M.* in den Besitz des Komitees über. Die Summe, welche ich eben nannte, repräsentirte aber nur die eigentlichen Anlagen, nicht die sonstigen Werthe, die im Geschäfte zur Zeit steckten, also namentlich nicht die Metallwerthe, welche vorhanden waren, und die Aufträge, welche gerade in Arbeit sich befanden. Es ist auch wohl nicht gemeint, daß die Werthe für letztere Objekte mitgenannt werden sollen.

Frage 7:

Steckt Gründergewinn darin, event. in welchem Maße?

Nein, Gründergewinn ist nicht darin, im Gegentheil, man könnte eher sagen, daß der Verkäufer einen gewissen Verlust dabei erlitten hat. Der damalige Besitzer verkaufte sein Geschäft in der zweiten Hälfte eines Geschäftsjahres und zwar mit allen den laufenden Geschäften und Kontrakten, die er da übernommen hatte. Der Werth der Anlagen wurde auf Grund des letzten Bücherabschlusses bestimmt. Der Gewinn, welcher sich muthmaßlich aus den in Arbeit befindlichen Gegenständen würde erzielen lassen, wurde abgeschätzt — es war das mitten in einem Geschäftsjahre nicht gut anders zu machen. Als nun später die wirkliche Bilanz gemacht wurde, stellte sich heraus, daß der muthmaßliche Gewinn zu gering abgeschätzt war und die Differenz zwischen dem abgeschätzten und wirklichen Gewinn ist für den damaligen Besitzer ein Verlust gewesen. Das Komitee, welches vom damaligen Besitzer das Geschäft käuflich erstanden hatte, hat das Werk ohne irgend einen Nutzen an die Gesellschaft übertragen. Also Gründergewinn ist nicht darin.

Vorsitzender: Frage 8:

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Diese Frage würden Sie nicht beantworten, da Sie Frage 3 überhaupt nicht beantwortet haben.

Herr **Stumm**: Die Fragen, die sich auf die Arbeiterverhältnisse beziehen, würden dadurch auch wegfallen. Dieselben haben überhaupt nur den Sinn, die Selbstkosten zu kontroliren.

Vorsitzender: Würden Sie auf das Kapitel „Arbeiterverhältnisse" eingehen wollen, welches jetzt folgt?

Herr **Overbeck**: Im Allgemeinen würde ich mich wohl darüber aussprechen können.

Die Aktiengesellschaft „Weser" beschäftigte in den Jahren:

	1872/73	1873/74	1874/75	1875/76	1876/77	1877/78	
durchschnittlich	545	681	701	771	945	824	Arbeiter.

Herr **Stumm**: Für mich würde die Beantwortung kein Interesse haben, weil die Hauptfrage nicht beantwortet worden ist.

Herr **Meier**: Es würden nur die Arbeiterverhältnisse in Bezug auf Herstellung der Schiffe 2c. in Betracht kommen und diese haben verhältnißmäßig nicht den Werth für uns.

Herr **Stumm**: Nur deshalb nicht, weil uns über die Selbstkosten Mittheilungen nicht gemacht worden sind.

Vorsitzender: Ich stelle Ihnen anheim, wie Sie beschließen wollen.

Dasselbe würde gelten in Bezug auf Kapitel: c. Frachten.

Herr **Overbeck**: Ich wüßte auch nicht, wie diese Frachten anzugeben wären. Wenn wir ein Schiff bauen und wir haben es frei Wilhelmshaven zu liefern, so kann man wegen der eigenthümlichen Verhältnisse eigentlich kaum von Frachtsätzen sprechen. Die Transportkosten von unserem Werke nach Wilhelmshaven wechseln außerdem gewöhnlich mit den Jahreszeiten. Im Sommer können wir den Transport meistentheils mit viel weniger Kosten bewerkstelligen als im Winter.

Vorsitzender: Ich stelle anheim, ob wir über das Kapitel „Arbeiterverhältnisse" und das Kapitel „Frachten" hinweggehen.

Herr **Stumm**: Ich weiß nicht, ob sich der Herr Sachverständige aussprechen will über Frage 2 in Bezug auf die Materialien.

Herr **Overbeck**: Wir pflegen unsere Einkäufe so zu machen, daß der Verkäufer die Waaren frei nach Bremen zu liefern hat, wenn sie vom Inlande und frei Bremerhaven oder Brake, wenn sie vom Auslande kommen.

Preise in Mark pro 1000 kg inkl. Spesen.

		1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878
Schiffsplatten, gewöhnliche Qualität	Inland	240	246	250	316	296	278	230	167	159	150
	Ausland	194	214	226	282	290	216	200	164	147	145
Schiffsplatten, beste Qualität . . .	Inland	—	—	—	—	—	291	240	232	202	197
	Ausland	—	—	—	—	—	345	325	—	—	—
Panzerplatten, beste Qualität . . .	Inland	—	—	—	—	—	—	—	—	878	866
	Ausland	—	—	—	803	—	—	1054	1054	987	—
Kesselbleche, gewöhnliche Qualität .	Inland	—	257	260	—	—	280	266	255	205	205
	Ausland	224	236	251	343	365	307	275	234	224	224
Kesselbleche, mittlere Qualität . .	Inland	—	278	278	—	—	320	320	275	255	255
	Ausland	284	296	311	407	439	348	315	285	275	275
Kesselbleche, beste Qualität . . .	Inland	—	362	380	—	—	380	342	325	305	305
	Ausland	345	367	388	501	573	547	507	466	466	425
Schiffswinkeleisen, gewöhnliche Qualität .	Inland	225	224	240	279	272	230	212	167	151	130
	Ausland	178	190	210	262	276	207	190	151	138	138
Schiffswinkeleisen, beste Qualität . . .	Inland	—	—	—	—	—	241	222	222	178	170
	Ausland	—	—	—	—	—	264	264	—	—	—
Rund- und Flacheisen, mittelgut	Inland	200	220	218	—	—	—	225	230	214	200
	Ausland	197	220	230	305	350	295	250	235	219	219
Nieteisen	Inland	225	242	250	—	—	254	210	190	160	160
	Ausland	252	—	254	355	365	355	285	—	—	—
Gießerei-Roheisen, gewöhnl. Marken Nr. 1	Inland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ausland	62	70	64	—	136	—	76	68	58	54
Gießerei-Roheisen, gewöhnl. Marken Nr. 3	Inland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ausland	—	—	61	—	—	—	76	65	56	53
Gießerei-Roheisen, beste Marken Nr. 1 .	Inland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
	Ausland	73	76	—	147	153	—	88	85	84	72
Gießerei-Roheisen, beste Marken Nr. 3 .	Inland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70
	Ausland	—	—	—	140	—	—	86	77	70	67
Brucheisen, bestes . .	Inland	53	62	62	90	115	89	75	61	56	52

Diese Tabelle ist aus wirklich bezahlten resp. zu zahlenden Preisen, Offerten und Preiscouranten kombinirt, derart, daß sie nach meiner Ansicht ein ziemlich zutreffendes Bild von den Schwankungen der Eisenpreise — so wie sie sich im Geschäfte der Aktiengesellschaft Weser ausgeprägt haben — abgiebt.

Herr **Meier**: Das sind die Preise, von denen Sie uns zuvor einige angegeben haben?

Vorsitzender: Ich weiß nicht, ob Sie über den Antheil der Fracht am Kaufpreis orientirt sind, wenigstens so, daß Sie uns denselben angeben können?

Herr **Overbeck**: Ich kann die Frachten und Spesen sowohl von England, wie von den hauptsächlichsten Plätzen des Inlandes mittheilen.

Herr **Stumm**: Würde es da nicht auch genügen, die Tabelle beizulegen?

Vorsitzender: Haben Sie eine Tabelle darüber?

Herr **Overbeck**: Ja!

Bahnfrachten und Empfangsspesen auf Materialien.

Von	Bahnfracht in Sendungen von 10 000 kg à 1 000 kg	Bahnfracht in Sendungen von 5 000 kg à 1 000 kg	Bahnfracht in Sendungen von unter 5 000 kg à 1 000 kg	Ueberführung von Köln-Mindener bis Weserbahnhof. à 1 000 kg	Gebühren ab Weserbahnhof. à 1 000 kg	Fuhrlöhne à 1 000 kg	Verladungen und Empfang à 1 000 kg	Gesammt-Spesen in Sendungen von 10 000 kg à 1 000 kg	Gesammt-Spesen in Sendungen von 5 000 kg à 1 000 kg	Gesammt-Spesen in Sendungen von unter 5 000 kg à 1 000 kg
	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.
Ars a. d. Mosel .	23,50	33,70	70,20	0,20	0,40	1	3,60	28,70	38,90	75,40
Bochum	10,30	14,20	29,30	0,20	0,40	1	3,60	15,50	19,40	34,50
Burbach	15,10	21,00	43,60	—	0,40	1	3,60	20,10	26,00	48,60
Borsigwerk . . .	30,20	44,20	70,80	0,20	0,40	1	3,60	35,40	49,40	76,90
Dortmund . . .	9,90	13,60	28,00	0,20	0,40	1	3,60	15,10	18,80	33,20
Duisburg. . . .	10,70	14,80	30,50	0,20	0,40	1	3,60	15,90	20,00	35,70
Düsseldorf . . .	11,50	16,00	33,00	0,20	0,40	1	3,60	16,70	21,20	38,20
Dillingen	22,00	30,90	64,30	—	0,40	1	3,60	27,00	35,90	69,30
Essen	10,10	14,00	28,80	0,20	0,40	1	3,60	15,30	19,20	34,00
Grafenberg . . .	11,70	16,20	33,50	0,20	0,40	1	3,60	16,90	21,40	38,70
Hagen	10,20	14,00	28,90	0,20	0,40	1	3,60	15,40	19,25	34,10
Hoerde	9,70	13,30	27,40	0,20	0,40	1	3,60	14,90	18,50	32,60
Hattingen . . .	11,00	15,20	31,40	0,20	0,40	1	3,60	16,20	20,40	36,60
Neunkirchen . . .	14,80	20,70	42,80	0,20	0,40	1	3,60	20,00	25,90	48,00
Oberhausen . . .	10,40	14,40	29,60	0,20	0,40	1	3,60	15,60	19,60	34,80
Osnabrück . . .	5,50	7,30	15,20	0,20	0,40	1	3,60	10,70	12,50	20,40
Plettenberg . . .	11,50	15,90	32,80	0,20	0,40	1	3,60	16,70	21,10	38,00
Schalke	9,80	13,50	27,70	0,20	0,40	1	3,60	15,00	18,70	32,90
Styrum	10,40	14,10	29,60	0,20	0,40	1	3,60	15,60	19,60	34,80
Troisdorf	13,50	18,80	38,90	0,20	0,40	1	3,60	18,70	24,00	44,10
Völklingen . . .	22,60	32,00	66,40	—	0,40	1	3,60	27,60	37,00	71,40
Rübeland ab Station Blankenburg (auf Roheisen) . . .	13,10	15,40	30,80	—	0,40	1	1,30	15,80	18,10	33,50

Seefrachten und Empfangsspesen auf Materialien.

a) von **Hull**:

Spesen in Hull à 1 000 kg .	ℳ. 1,88	
Assekuranz à 1 000 kg . . .	= 0,96	
Seefracht bis Bremen à 1 000 kg	= 14,08	ℳ. 16,92
Krahngeld auf dem Weserbahnhof	ℳ. 0,80	
Fuhrlohn vom Weserbahnhof .	= 1,00	
Auf- und Abladen und Empfang	= 3,60	= 5,40
Gesammtspesen bis auf Lager à 1 000 kg		ℳ. 22,32

b) von **London**:

Seefracht bis Bremen à 1 000 kg	ℳ. 14,50	
Assekuranz à 1 000 kg . . .	= 0,96	ℳ. 15,46
Krahngeld auf dem Weserbahnhof	ℳ. 0,80	
Fuhrlohn vom Weserbahnhof .	= 1,00	
Auf- und Abladen und Empfang	= 3,60	= 5,40
Gesammtspesen bis auf Lager à 1 000 kg		ℳ. 20,86

c) von **Newkastle**:

Seefracht bis Brake à 1 000 kg	ℳ. 13,32	
Assekuranz à 1 000 kg . . .	= 1,00	ℳ. 14,32
Spesen in Brake à 1 000 kg .	ℳ. 1,00	
Bahnfracht von Brake à 1 000 kg	= 2,00	
Ueberführungs-Gebühren bis Weserbahnhof	= 0,10	
Weserbahnhofgebühren . . .	= 0,40	
Fuhrlohn vom Weserbahnhof .	= 1,00	
Auf- und Abladen und Empfang	= 3,60	= 8,10
Gesammtspesen bis auf Lager à 1 000 kg		ℳ. 22,42

d) von **Leith**:

Seefracht bis Bremen à 1 000 kg	ℳ. 16,65	
Assekuranz à 1 000 kg . . .	= 1,00	ℳ. 17,65
Krahngeld auf dem Weserbahnhof	ℳ. 0,80	
Fuhrlohn vom Weserbahnhof .	= 1,00	
Auf- und Abladen und Empfang	= 3,60	= 5,40
Gesammtspesen bis auf Lager à 1 000 kg		ℳ. 23,05

Materialien franko Bremerhaven-Geestemünde geliefert:

Spesen in Bremerhaven-Geestemünde à 1000 kg	ℳ. 1,00
Bahnfracht von Bremerhaven-Geestemünde à 1 000 kg.	= 2,00
Weserbahnhofsgebühren à 1 000 kg . . .	= 0,40
Fuhrlohn vom Weserbahnhof à 1 000 kg .	= 1,00
Auf- und Abladen und Empfang à 1 000 kg	= 3,60
Spesen bis auf Lager à 1 000 kg . . .	ℳ. 8,00

NB. Wenn franko Brake geliefert, sind zu obigen Spesen noch 20 ₰ für Ueberführung bis Weserbahnhof zuzufügen à 1 000 kg . . . . ℳ. 8,20

Seefrachten und Empfangsspesen auf Roheisen.

a) von **Middlesbro'**:

Seefracht bis Bremerhafen-Geestemünde à 1 000 kg . . .	ℳ. 8,07	
Assekuranz à 1 000 kg . . .	= 0,26	ℳ. 8,33

		M. 8,33
Speditionsspesen in Bremerhaven à 1 000 kg	M. 1,00	
Krahngebühren in Bremerhaven à 1 000 kg	= 0,20	
Wägegebühren in Bremerhaven à 1 000 kg	= 0,10	
Bahnfracht von Bremerhaven à 1 000 kg	= 2,00	
Weserbahnhofgebühren à 1 000 kg	= 0,40	
Fuhrlohn vom Weserbahnhof à 1 000 kg	= 1,00	
Auf- und Abladen und Aufstapeln à 1 000 kg	= 1,30	= 6,00
Gesammtspesen bis auf Lager à 1 000 kg		M. 14,33

NB. Wenn franko Bremerhaven-Geestemünde geliefert, betragen die Spesen wie oben spezifizirt à 1 000 kg . . . . M. 6,00

NB. Franko Brake + 20 ₰ für Ueberführung bis Weserbahnhof à 1 000 kg . . . M. 6,20

b) von Leith:

Kanalfracht bis Leith à 1 000 kg	M. 1,50	M. 2,00
Seefracht bis Bremerhaven-Geestemünde à 1 000 kg . . .	M. 7,06	
Assekuranz = . . .	= 0,26	M. 7,32
Speditionsspesen in Bremerhaven à 1 000 kg	M. 1,00	
Krahngebühren in Bremerhaven à 1 000 kg	= 0,20	
Wägegebühren in Bremerhaven à 1 000 kg	0,10	
Bahnfracht von Bremerhaven à 1 000 kg	= 2,00	
Weserbahnhofsgebühren à 1 000 kg	= 0,40	
Fuhrlohn vom Weserbahnhof à 1 000 kg	= 1,00	
Auf- und Abladen und Aufstapeln à 1 000 kg	= 1,30	= 6,00
Spesen bis auf Lager à 1 000 kg . .		M. 13,32

NB. Wenn franko Bremerhaven-Geestemünde geliefert, betragen die Spesen wie oben spezifizirt à 1 000 kg . . . . M. 6,00

NB. Franko Brake + 20 ₰ für Ueberführung bis Weserbahnhof à 1 000 kg . . . M. 6,20

d. Verkaufspreise.

Frage 1:

Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte?

Darauf zu antworten würden Sie nicht in der Lage sein?

Herr **Overbeck**: Darüber etwas zu sagen bin ich außer Stande.

Vorsitzender: Ueber die sämmtlichen Fragen des Kapitels „Verkaufspreise" können wir also hinweggehen.

e. Kreditverhältnisse.

Herr **Stumm**: Hier liegt der Fall ebenso.

Vorsitzender: Frage 1:

Finden die Werke Ihres Distriktes Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Die Frage hängt allerdings auch mit den Selbstkosten zusammen.

Herr **Overbeck** Ich habe darüber kein Urtheil. Es sind meist Privatwerke.

Vorsitzender: Sie beanspruchen selber keinen Kredit?

Herr **Overbeck**: Bei unseren Einkäufen allerdings gewöhnlich 3 Monat Ziel, aber wir nutzen diese 3 Monate nicht aus, wir ziehen meistentheils vor, baar zu zahlen gegen den üblichen Diskont von $1^1/_2$ pCt.

Frage 2:

Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

Ich kann keinen Aufschluß darüber geben.

Vorsitzender: Damit fallen auch die folgenden Fragen weg und wir können übergehen zu

f. Einfluß der Gesetzgebung.

Herr **Overbeck**: Auch darüber kann ich nichts sagen.

g. Allgemeine Lage.

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Soviel mir bekannt ist, sind sie nicht vollauf beschäftigt, wir sind auch nicht vollauf beschäftigt.

Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen sie?

Ueber die Rentabilität unseres Werkes kann ich Ihnen Aufschluß geben. Die anderen Werke Bremens sind alle Privatwerke.

Die Aktiengesellschaft „Weser" vertheilte auf die Geschäftsjahre:

	1872/73 16 Monate	1873/74	1874/75	1875/76	1876/77	1877/78	
eine Dividende von . .	$16^2/_3$ pCt.	$5^7/_8$ pCt.	$5^5/_6$ pCt.	$6^1/_2$ pCt.	8 pCt.	$9^2/_3$ pCt.	auf das eingezahlte Aktienkapital.

Unser Geschäftsjahr schließt nämlich am 30. Juni. Deshalb die Zahlen 1877/78 2c.

Vorsitzender: Damit haben Sie auch die 3. Frage schon beantwortet.

Frage 4:

Leidet die deutsche Eisenindustrie — bei Ihnen muß man sagen: „Schiffsbauindustrie" — an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Herr **Overbeck**: Ich kann nur soviel sagen, daß wir nicht vollauf beschäftigt sind.

Vorsitzender: Und in welchem Verhältnisse steht Ihre Produktion zu Ihrer Produktionsfähigkeit, Produktionskraft?

Herr **Overbeck**: Wir würden gewiß etwa 50 pCt. mehr schaffen können, wie wir in den letzten Jahren geschaffen haben.

Vorsitzender: Wie berechnen Sie überhaupt Ihre Leistung? wie drücken Sie sie aus? für die Tonne, das Schiff? oder wie machen Sie das?

Herr **Meier**: Darf ich dem Herrn Direktor Overbeck mit einem Umstand zu Hilfe kommen?

Wir fragten bei „Weser" an, ob sie uns einen großen Dampfer oder eine neue große Maschine bauen wollten; da sagten die Herren, ja, da müßten sie so viel längere Lieferzeit haben, weil sie noch die und die Anstalten treffen müßten, um so große Maschinen zu bauen.

Vorsitzender: Das würde doch nicht darauf hindeuten, daß Sie auf mehr eingerichtet sind!

Herr **Meier**: Gewisse Anstalten müssen da gemacht werden.

Herr **Overbeck**: Dazu hatten wir besondere Einrichtungen nöthig.

Vorsitzender: Sind zu diesem Kapitel noch Bemerkungen zu machen?

(Pause.)

Wir würden zum Abschnitt II. kommen.

Wirkung der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markte.

Frage 1:

Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Herr **Overbeck**: Ja wohl, auf dem Gebiete des Schiffbaues spüren wir mitunter sehr stark die Konkurrenz des Auslandes.

Vorsitzender: Und die inländische Konkurrenz belästigt Sie nicht?

Herr **Overbeck**: Nein, ich wollte nicht damit sagen, daß uns die inländische Konkurrenz nicht belästigt, im Gegentheil, wir spüren sie auch sehr.

Herr **Stumm**: Welche ausländische Konkurrenz macht sich am meisten fühlbar? Ich meine, in welchen Theilen des Auslandes?

Herr **Overbeck**: Die Werke am Clyde.

Herr **Stumm**: Aber nicht für die deutsche Marine? Für die deutsche Marine konkurriren Sie doch nur mit inländischen Werken?

Herr **Overbeck**: Soviel mir bekannt, konkurriren wir für die deutsche Marine nur mit inländischen Werken.

Herr **Stumm**: Läßt die deutsche Marine überhaupt das Ausland zu bei ihren Submissionen?

Herr **Overbeck**: Das ist eine Frage, die ich nicht beurtheilen kann. Ich habe darüber nur eine Vermuthung.

Herr **Stumm**: Und worin besteht die?

Herr **Overbeck**: Ich glaube kaum, daß die Admiralität augenblicklich die Ausländer noch zur Konkurrenz zu Lieferungen für die Marine heranzieht, ich weiß es aber nicht.

Herr **Stumm**: Haben Sie nicht gehört, daß ausländische Etablissements der deutschen Marine Offerten gemacht haben? und sind Ihnen Preise darüber bekannt?

Herr **Overbeck**: Nein, Preise sind mir darüber nicht bekannt. In neuerer Zeit habe ich noch nicht gehört, daß ausländische Werke der deutschen Marine Offerten gemacht haben.

Herr **Stumm**: Bauen denn englische Schiffsbauanstalten heute noch Schiffe für die Handelsmarine in Bremen und Hamburg?

(Wird bejaht.)

Eiserne Schiffe?

(Wird bejaht.)

Also auf diesem Gebiete konkurriren Sie mit England vollständig frei?

(Wird bejaht.)

Zahlt Ihnen die Handelsmarine mehr für Ihre Schiffe als den Ausländern oder legt dieselbe keinen Werth auf den Ursprung?

Herr **Overbeck**: Ich glaube nicht, daß die Handelsmarine irgend welchen Werth auf den Ursprung legt. Einige Rheder, aber sie werden in der Minderzahl sein, legen allerdings auf den Ursprung einen gewissen Werth.

Herr **Stumm**: Ist da ein Unterschied zwischen Hamburg und Bremen?

Herr **Overbeck**: Ist mir nicht bekannt.

Herr **Meier**: Sind nicht in neuester Zeit beinahe nur deutsche Segelschiffe von Eisen in Deutschland gebaut?

Herr **Overbeck**: Die Segelschiffe, die wir vor einigen Jahren gebaut haben, sind allerdings vorwiegend von deutschem Eisen gemacht.

Herr **Meier**: Nein, ich meine überhaupt in Deutschland gebaut. Ich frage nicht nach dem Material.

Vorsitzender: Hat die deutsche Handelsmarine nicht lediglich deutsche Schiffe gebaut?

Herr **Meier**: Vorzugsweise deutsche?

Herr **Overbeck**: „Vorzugsweise", das glaube ich, aber nicht „lediglich."

Herr **Stumm**: Unter „vorzugsweise" würden Sie nicht gerade verstehen in überwiegendem Maße, sondern der Prozentsatz der Schiffe, die die Ausländer liefern, ist immer noch ein ganz erheblicher?

Herr **Overbeck**: Nein, das würde ich nicht angeben können; es sind mir nicht viele bekannt.

Vorsitzender: Sie glauben also, daß der größere Theil in Deutschland fabrizirt wird?

Herr **Overbeck**: Ja, das glaube ich.

Vorsitzender: Die 2. Frage:

Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

ist wohl zum Theil schon erledigt. Das würden also immer Schiffe sein.

Herr **Overbeck**: Ich habe vorhin schon eine Tabelle überreicht, woraus Sie ersehen, welche Erzeugnisse durch uns eingeführt werden.

Herr **Stumm**: Sie haben vorhin geäußert, daß die Segelschiffe die Sie bauen, jetzt hauptsächlich aus deutschem Material hergestellt werden. Damit haben Sie aber doch implicite gesagt, daß auf anderen deutschen Werften mehr ausländisches Eisen verarbeitet wird, als bei Ihnen? Oder ist das nicht der Fall? Ich meine, glauben Sie nicht, daß Ihre deutschen Konkurrenten mehr fremdes Eisen einführen, als gerade Sie, oder glauben Sie, daß das Verhältniß der Einfuhr von deutschem gegen englisches Eisen überall dasselbe ist, wie bei Ihnen?

Herr **Overbeck**: Ich glaube namentlich zu Schiffsbauten für die deutsche Marineverwaltung wird der Bezug des Eisens vom Inlande bei unseren Konkurrenten ebenso vorwiegend stattfinden.

Vorsitzender: Werden Ihnen von Seiten der Admiralität Vorschriften gemacht, daß Sie deutsches Material beziehen sollen?

Herr **Overbeck**: Nein, es heißt in dieser Beziehung im Kontrakt, „wenn angängig" sollten wir inländisches Material verwenden.

Herr **Stumm**: Führen Sie in den Offerten, die Sie der Admiralität machen, nicht selbst an, welche Sorte Eisen Sie dazu verwenden wollen?

Herr **Overbeck**: Im Allgemeinen nicht. Bei ganz bestimmten Theilen und zwar bei Panzerplatten, haben wir das allerdings in der Offerte einige Male gesagt; das ist aber wohl eine Ausnahme. In Bezug auf die anderen Schiffsbau-Materialien: Platten, Winkeleisen, Stangeneisen u. s. w. geben wir die Bezugsquellen in den Offerten nicht an.

Herr **Stumm**: Verwenden andere Werke mehr oder weniger deutsches resp. englisches Eisen, als dies bei Ihnen der Fall ist?

Herr **Overbeck**: Das kann ich nicht sagen.

Herr **Meier**: Liegen für die Marine auch andere Gründe vor, warum sie es vorzieht, deutsches Eisen zu nehmen statt des englischen?

Herr **Overbeck**: Die deutsche Marine macht präzise Vorschriften über die Qualität und die Eigenschaften, die die verschiedenen Materialien besitzen müssen, welche sie zum Bau ihrer Schiffe zuläßt, und die Garantie für diese Eigenschaften müssen wir natürlich von unseren Lieferanten ebenfalls verlangen. Im Laufe der Zeit haben wir gefunden, daß die deutschen Eisenlieferanten ohne große Schwierigkeiten auf die Qualitätsbedingungen eingehen, während man von englischer Seite sich nur mit großem Widerstreben auf solche Bedingungen und Prüfungsvorschriften einließ. Aus diesem Grunde, meine ich, ergiebt es sich ganz von selbst, daß sich das Inland als die beste Bezugsquelle darbietet für alle Materialien, die für die Marine nöthig sind; das Ausland verschließt sich uns gleichsam.

Herr **Stumm**: Es ist stolzer.

Herr **Overbeck**: Ob das wohl der richtige Ausdruck ist?

Herr **Stumm**: Sie sagten, daß das Ausland auf diese formellen Qualitätsbedingungen nicht so leicht eingehe, wie das Inland, während dieses sich allen Vorschriften unterwirft, die nur irgendwie an seine Fabrikate gestellt werden?

Herr **Overbeck**: Ja, nur möchte ich dabei bemerken, daß das durchaus verständige Vorschriften sind; es sind nicht etwa Anforderungen, die gar nicht zu erfüllen sind.

Herr **Stumm**: Warum aber geht das Ausland nicht darauf ein?

Ich möchte noch die Frage wiederholen: Würden Sie nicht in der Lage sein, uns sagen zu können, ob für die deutschen Firmen, die mit Ihnen in der Lieferung für Schiffsbauanstalten konkurriren, der Bezug von englischem Eisen stärker ist, als für Sie selbst.

Herr **Overbeck**: Das kann ich Ihnen nicht sagen. Uebrigens haben wir dann und wann auch für die Handelsmarine ausländisches, hauptsächlich englisches Material bezogen und nicht ausschließlich inländisches Material verwendet. Es kommt mir vor, als ob ich mißverstanden wäre. Wir haben uns vorzugsweise mit Fahrzeugen für die Kriegsmarine beschäftigt, und dabei überwiegend inländisches Material verwendet.

Herr **Stumm**: Aber für die Handelsmarine haben Sie auch überwiegend inländisches Material verwendet?

Herr **Oberbeck**: Ja, in der letzten Zeit haben wir überwiegend inländisches Material bezogen.

Herr **Meier**. Z. B. Fritz und Gerdes haben inländisches Material verwendet?

(Wird bejaht.)

Herr **Stumm**: Welches sind die Sorten ausländischen Materials, die Sie für Schiffsbauten verwendet haben?

Herr **Overbeck**: Es waren sogenannte gewöhnliche Schiffsplatten und Winkeleisen.

Herr **Stumm**: Aus England?

Herr **Overbeck**: Die Winkeleisen haben wir seiner Zeit von England bezogen, die Platten sämmtlich vom Inland.

Herr **Stumm**: Die Winkeleisen würden Sie auch jetzt noch billiger vom Auslande beziehen können?

Herr **Overbeck**: Nein, nach meiner Tabelle würden wir gerade die Schiffswinkeleisen gewöhnlicher Qualität augenblicklich billiger vom Inlande beziehen können. Schiffswinkeleisen kosten, vom Inland bezogen 130 *M.*, vom Auslande 138 *M.*

Herr **Stumm**: Welches würden die Gegenstände sein, die Sie jetzt noch vom Auslande vortheilhafter für den Schiffsbau beziehen würden, die für die Handelsmarine gebraucht werden?

Herr **Overbeck**: Augenblicklich würden wir Schiffsplatten gewöhnlicher Qualität, die für die Handelsmarine verwendet werden, noch etwas vortheilhafter vom Auslande beziehen können. Es ist übrigens kein großer Unterschied, etwa 5 *M.* Die inländischen Preise sind ziemlich heruntergegangen und den ausländischen Preisen gefolgt.

Frage 3:

> Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Seit etwa Jahresfrist ist mir kein Gegenstand aus dem Gebiete der Eisenindustrie bekannt, der nicht im Inlande ebenso gut hergestellt werden könnte, wie im Auslande.

Vorsitzender: Wieso seit ungefähr Jahresfrist?

Herr **Overbeck**: Vor etwa einem Jahre wurden in Deutschland noch keine Panzerplatten gemacht — die rechne ich einmal dahin —, sodann war es vor etwas längerer Zeit sehr schwer, große Schmiedestücke aus dem Inlande zu beziehen. Panzerplatten beziehen wir von Dillingen, die Schmiedestücke von der Guten-Hoffnungshütte; auch von Krupp haben wir viele Schmiedestücke bekommen. Das sind wohl die hauptsächlichsten Werke, von denen wir bezogen haben.

Vorsitzender: Und Sie haben nicht mehr das Bedürfniß von England zu beziehen?

Herr **Overbeck**: Nein. Dagegen ist nach meinen Erfahrungen auf einen Gegenstand aufmerksam zu machen: Mir scheint es nämlich, als ob man im Inlande in Bezug auf Schiffsplatten, überhaupt Material zum Schiffsbau noch nicht vollständig genau orientirt ist über das, was eigentlich von diesem Material verlangt wird. Mir kommt es vor, als ob daher im Inlande die Materialien, die zum Schiffsbau und zwar zur Handelsmarine verwendet werden, in reichlich guter Qualität angefertigt werden.

Vorsitzender: Trotzdem wird vom Auslande bezogen?

Herr **Overbeck**: Das Ausland liefert nach meinen Erfahrungen, soweit es das Material zum Schiffsbau für die Handelsmarine betrifft, eine etwas geringere Qualität und aus diesem Grunde werden auch wohl die ausländischen Preise immer etwas niedrigere sein.

Vorsitzender: Könnte sich das Inland den Absatz des Auslandes erwerben, wenn es die Qualität des Auslandes erreichte und deshalb billiger liefern könnte?

Herr **Overbeck**: Das halte ich nicht für unmöglich.

Frage 4:

> Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

Ich glaube nicht, daß sich das ändern würde.

Vorsitzender: Frage 5:

> Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

Darüber können wir wohl hinweggehen.

Frage 6:

Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Darüber können Sie auch keine Auskunft geben?

Herr **Overbeck**: Nein. Ich habe gedacht, daß die sämmtlichen Fragen mehr für Eisenproduzenten gestellt sind, nicht für Fabrikanten.

Vorsitzender: Es handelt sich darum, ob der Herr Sachverständige die Fragen, die hier weiter in dem Abschnitt enthalten sind, zu beantworten hat; sie beziehen sich sämmtlich auf die Konkurrenz und auf den Verkauf des Auslandes. Darüber haben wir bisher eigentlich nichts gehört, weil sich der Herr Sachverständige auf die Verkaufspreise der Schiffe ja nicht einlassen will und kann. Wir können meines Erachtens über die Fragen hinweggehen und kommen zur Frage 11:

Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt?

Herr **Overbeck**: Wie schon gesagt, befindet sich in den Kontrakten die Bestimmung, daß „wenn angänglich" inländisches Material verwendet werden solle. Eine Begünstigung, dünkt mich, ist das wohl nicht, wenigstens ich lege diese kontraktliche Bestimmung nicht so aus, daß von uns verlangt wird, wir sollten eventuell pekuniäre Opfer bringen. In diesem Sinne aufgefaßt muß ich sagen, daß eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie eigentlich nicht stattfindet.

Herr **Stumm**: Sie sind also der Ansicht, daß wenn die Admiralität wüßte oder annehmen könnte, daß Sie Kanonenböte aus englischen Panzerplatten machen würden, Sie trotzdem ebenso mit Vulkan oder anderen Anstalten konkurriren könnten, welche inländisches Material beziehen? Die Marine würde also in einem solchen Falle keinen Unterschied in dem Zuschlagen machen, wenn sie auch wüßte, daß Sie englische Panzerplatten zu ihren Schiffen verwenden.

Herr **Overbeck**: Augenblicklich, wo also im Inlande wirklich Panzerplatten fabrizirt werden, glaube ich, würde die Admiralität allerdings nicht allein einen hohen Werth darauf legen, daß die Panzerplatten vom Inlande genommen werden, sondern würde geradezu vorschreiben, sie sollen vom Inlande genommen werden. Es ist gerade die Fabrikation der Panzerplatten ein so wichtiger Industriezweig für die Marine, daß ihr nach meiner Ansicht aus politischen Gründen außerordentlich viel daran liegen muß, daß diejenigen Werke oder dasjenige Werk, welches sich mit der Fabrikation von Panzerplatten beschäftigt, auch die Panzerplatten zu machen bekommt, welche für die Panzerung der deutschen Kriegsschiffe erforderlich sind.

Vorsitzender: Sie würden meinen, wenn ein Schiff ausgeschrieben würde und Sie, die Gesellschaften Weser und Vulkan, denselben Preis fordern würden, Sie würden aber erklären: wir nehmen inländisches Material, Vulkan würde erklären, wir nehmen ausländisches Material, daß Ihnen dann bei gleichen Preisen der Zuschlag ertheilt würde.

Herr **Overbeck**: Ganz gewiß!

Vorsitzender: Und selbst wenn Sie einen etwas höheren Preis stellen möchten, auch dann noch?

Herr **Overbeck**: Der Fall ist eigentlich niemals bei uns vorgekommen. Wir haben mit Ausnahme der Panzerplatten, wo wir die Bezugsquellen von vornherein angegeben haben, die Bezugsquellen zu nennen niemals nöthig gehabt.

Herr **Meier**: Sind den anderen Werken, die mit Ihnen konkurriren, wie Vulkan, ganz genau dieselben Bedingungen gestellt, wie Ihnen?

Herr **Overbeck**: Ich vermuthe, daß das ganz genau ebenso sein wird, ich habe allerdings niemals Einsicht in die Kontrakte, welche Vulkan abgeschlossen hat, bekommen.

Vorsitzender: Frage 12:

In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Würde fortfallen können, weil Sie eine Begünstigung nicht konstatiren.

Herr **Overbeck**: Ich habe gesagt, daß von uns keine pekuniären Opfer verlangt werden, daß wir jedoch, wenn angängig, inländisches Material verwenden sollen, und insofern allerdings ist die inländische Industrie begünstigt; wenn die inländischen Eisenwerke gleiche Preise stellen mit den ausländischen Werken, würde es allerdings unverantwortlich sein, wenn wir trotzdem nach dem Auslande gehen wollten.

Herr **Stumm**: Wenn beispielsweise heute die englischen Panzerplattenwerke wüßten, daß sie etwa mit Dillingen frei konkurriren dürften, glauben Sie nicht, daß sie erheblich billigere Preise stellen würden, um die deutsche Konkurrenz aus der Welt zu schaffen? Es sind blos zwei englische Panzerwerke, würden die nicht billigere Preise stellen für die preußische Marine, indirekt durch Sie, wenn sie glaubten, daß Sie auch wirklich dadurch einen Zuschlag ertheilt erhalten würden.

Herr **Overbeck**: Das glaube ich gewiß.

Herr **Stumm**: Die englische Konkurrenz auf diesem Gebiete kann meiner Meinung nach heute nicht ganz frei auftreten.

Herr **Overbeck**: Ja!

Herr **Meier**: Bis dahin hat sie sich aber noch nicht geltend gemacht?

Herr **Overbeck**: Nein!

Herr **Stumm**: Sie sind nicht aufgefordert worden?

Herr **Overbeck**: Gewiß. Panzerplatten sind uns offerirt im Jahre 1877 vom Auslande zu 987 *M.* und im Inlande zu 878 *M.*

Herr **Stumm**: Im Jahre 1877 hat aber das Inland noch keine Panzerplatten geliefert?

Herr **Overbeck**: Aber in Auftrag genommen; damals war der Preis 878 *M.*

Herr **Stumm**: Und wie steht es mit dem Preise des Jahres 1878?

Herr **Overbeck**: Da war der Preis 866 *M.* im Inlande; vom Auslande habe ich ihn nicht.

Herr **Stumm**: Im Jahre 1877 hat Dillingen noch nicht geliefert, sondern erst offerirt?

Herr **Overbeck**: Geliefert sind die Platten allerdings erst in diesem Jahre, aber die Panzerplattenfabrikation hat begonnen im Jahre 1877, in jenem Jahre sind sie aber nicht ganz fertig gestellt worden. Die Preise datiren aus dem Abschlusse von 1877 in 1878 zu liefern, für Schiffe, die wir damals kontrahirt hatten.

Ich bin der Meinung, daß der Wegfall der Bestimmung, welche ich vorher nannte: „wenn angänglich" soll inländisches Material genommen werden, — übrigens aber die sämmtlichen kontraktlichen Verhältnisse dieselben bleiben — die Konkurrenz des Auslandes überhaupt nach meinen bisherigen Erfahrungen nicht beeinflußt und zwar deshalb, weil das Ausland sich außerordentlich spröde verhält gegen die präzisen Qualitätsvorschriften, die die Admiralität macht.

Herr **Stumm**: Vielleicht auch deshalb, weil das Ausland genau weiß, daß seine Offerten keinen anderen Zweck haben können, als im Inlande den Preis herunterzudrücken, daß es aber bei gleichen Preisen den Zuschlag doch nicht bekommt?

Herr **Overbeck**: Bei gleichen Preisen würde es niemals den Zuschlag bekommen.

Herr **Stumm**: Nehmen Sie an, das Ausland stelle heute billigere Offerten für Marinezwecke? Würden Sie dann

nicht diese Preise den inländischen Werken mittheilen und denselben unbedingt den Vorzug geben, wenn sie auf das Niveau des Auslandes mit ihren Preisen herabgehen?

Herr **Overbeck**: Eine solche Manipulation ist nicht nöthig, denn das Inland stellt niedrigere Preise.

Herr **Stumm**: Das Inland stellt im Augenblick die Preise nicht so, wie es sie stellen möchte, es ist das eine Folge des Nothstandes; für die Entscheidung des Prinzips wird man die Preise deshalb nicht so als bleibend annehmen können, wie sie augenblicklich stehen; im Allgemeinen würde doch, wenn die deutschen Preise heut in die Höhe gehen, es denkbar sein, daß das Ausland billigere Offerten stellte, als das Inland.

Herr **Overbeck**: Nach meinen Erfahrungen nicht.

Herr **Stumm**: Rechnen Sie Panzerplatten zum Qualitätseisen?

Herr **Overbeck**: Ja, ich rechne Panzerplatten zum Qualitätseisen. Ich habe die Preise für Schiffsplatten bester Qualität des In- und Auslandes einander gegenübergestellt. Sie kosteten:

1875 im Inlande 240 *M.*, im Auslande 325 *M.*
1876 " " 232 "

vom Auslande habe ich keinen Preis aus 1866, denn nach meinen Erfahrungen nützt es überhaupt nichts, in England wegen dieses Materials anzufragen.

Im Jahre 1874, also noch ein Jahr früher, waren die Preise folgendermaßen: im Inlande 291 *M.*, im Auslande 345 *M.* Aus solchen Auslands-Offerten ist natürlich ein Abschluß entstanden. Wir haben uns umgesehen nach dem Preise, haben uns orientirt, aber es gebot sich von selbst, eine solche Offerte nicht anzunehmen.

Den Fall, daß wir Offerten des Auslandes auf solches Qualitätseisen den inländischen Produzenten mittheilen würden, um sie vielleicht zum Niedergehen der Preise zu veranlassen, kann ich mir nach meinen bisherigen Erfahrungen nicht denken, sobald es sich um Qualitätseisen handelt; anders ist es mit gewöhnlichem Schiffseisen.

Herr **Stumm**: Ich kann den Herrn Sachverständigen nicht zwingen, daß er das für denkbar hält, ich möchte aber zur Rechtfertigung meiner Frage darauf aufmerksam machen, daß er selbst zugegeben hat, daß er noch im Jahre 1869 97 pCt. englisches Qualitätseisen bezogen hat.

Vorsitzender: Wenn ich Sie recht verstanden habe, sind Sie der Ansicht, daß die niedrigen Preise für Qualitätseisen, welche das Inland Ihnen gestellt hat, nicht von der Konkurrenz des Auslandes herkommen, denn das Ausland stellt Ihnen eben viel höhere Preise für Qualitätseisen?

Herr **Overbeck**: Ja!

Frage 13:

> Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Darüber kann ich keine Auskunft geben.

Frage 14:

> In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Ist damit auch erledigt.

Frage 15:

> Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Wir haben seit 1873 allerdings wesentliche Erweiterungen unseres kleinen Etablissements vorgenommen, und dadurch ist natürlich ein besseres Ineinandergreifen der verschiedenen Arbeitsbranchen herbeigeführt worden. Ziffermäßig beweisen kann ich das Resultat allerdings nicht, und es würde auch erst dann in vollem Umfange zu Tage treten, wenn wir vollauf beschäftigt wären, was ich leider bis jetzt von uns nicht sagen kann.

Frage 16:

> Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

Ist mir nicht bekannt.

Frage 17:

> Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Insofern wir dann und wann einige Lieferungen für das Zollgebiet übernommen haben und sich durch den größeren Umsatz auch die Gesammtunkosten auf einen größeren Umsatz vertheilt haben, haben Zollermäßigungen allerdings einen günstigen Einfluß geübt.

Vorsitzender: Für Ihren eigenen Betrieb, soweit er sich darauf bezieht, Schiffe nicht über das Zollgebiet hinauszuführen, greift die Frage überhaupt nicht Platz, da Sie in zollfreiem Gebiete liegen?

Herr **Overbeck**: Nein, die Frage ist von meinem Standpunkte aus überhaupt sehr schwer zu beantworten.

Vorsitzender: Die 18. Frage:

> Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

fällt damit aus.

Frage 19:

> Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Diese Frage beantworten Sie auch nicht?

Herr **Overbeck**: Nein!

Vorsitzender: Wir würden in den dritten Abschnitt eintreten.

III.

Die deutsche Eisenindustrie auf auswärtigem Markte und der Einfluß ausländischer Zollsätze.

Frage 1:

> Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

Herr **Overbeck**: Wir haben einige Erzeugnisse unserer Eisenindustrie nach dem Auslande exportirt; ich weiß zwar nicht, ob das bei der Geringfügigkeit unseres Exports ein besonderes Interesse hat, ich habe aber eine Tabelle darüber mitgebracht. Wir haben exportirt nach Spanisch-Westindien, den Vereinigten Staaten von Columbien, Peru, Schweden, Niederlande, Groß-Britannien, Irland u. s. w., aber nur unerhebliche Quantitäten.

Herr **Stumm**: Schiffe?

Herr **Overbeck**: Nein, Maschinen und verschiedene Apparate, Dampfkessel, Dampfmaschinen.

Vorsitzender: Verkaufen Sie diese Gegenstände auch nach dem Inlande?

Herr **Overbeck**: Dampfkessel und Dampfmaschinen verkaufen wir auch nach dem Inlande, aber diejenigen Artikel, die ich eben noch nennen wollte, nämlich Apparate zur Gewinnung von Salpeter, haben wir nicht nach dem Inlande, wol aber nach Peru geliefert.

Vorsitzender: Es würde interessant sein, die Tabelle bei den Akten zu haben. Sind die Angaben über den Export nach den verschiedenen Jahren getrennt?

Herr **Overbeck**: Ja!

Export der Aktiengesellschaft „Weser" resp. deren Vorgänger

nach	in den Jahren									
	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878
	in Tonnen									
Spanisch-Westindien . . .	3,65	9,65	—	—	—	—	8,73	—	—	—
Vereinigte Staaten von Kolumbien	37,07	32,08	36,16	3,46	—	0,73	—	—	—	—
Peru	30,41	216,91	136,11	327,28	560,67	291,77	0,55	19,44	7,53	52,47
Belgien	6,49	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oesterreich-Ungarn	—	13,40	—	0,98	—	—	—	—	—	—
Schweden	—	—	—	—	—	11,34	—	—	—	—
Niederlande	—	—	—	—	—	—	—	—	50,59	137,93
Großbritannien und Irland	—	—	—	—	—	—	—	—	6,49	6,71
Nach div. Ländern . . .	0,18	3,60	1,59	0,08	—	—	—	1,5	—	0,43
Summa	77,80	275,64	173,86	331,80	560,67	303,84	9,28	20,94	64,61	197,54

Vorsitzender: Damit würde die zweite und dritte Frage erledigt sein.

Frage 4:

Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der dortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

Herr **Overbeck**: Davon ist mir nichts bekannt.

Vorsitzender: Frage 5:

Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Der Einfluß von Zöllen auf den Export entzieht sich meiner Beurtheilung.

Vorsitzender: Frage 6:

Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden?

Herr **Overbeck**: Darüber kann ich mich nicht äußern.

Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Auch hierüber kann ich mich nicht äußern.

Vorsitzender: Die 8. Frage:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

fällt demnach auch fort; die 9. Frage:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (aquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

wohl auch. Sind Sie darüber orientirt?

Herr **Overbeck**: Nein.

Frage 10:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

Das entzieht sich meiner Beurtheilung.

Vorsitzender: Wir kommen zum vierten Abschnitt:

Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Frage 1:

Erfordert die Forterxistenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Herr **Overbeck**: Ueber diese wichtige Frage kann ich mich auch nicht äußern.

Die Frage ist außerordentlich wichtig, aber ich kann mir doch kein Urtheil darüber erlauben; ich kann nur das sagen, daß wir niemals irgend welchen Zollschutz gehabt haben, daß wir uns trotzdem von ganz kleinen Anfängen heraufgearbeitet und daß wir uns nach und nach immer mehr ausgedehnt haben, ohne irgend einen Zollschutz genossen zu haben. Eine weitere Bemerkung habe ich nicht zu machen.

Herr **Stumm**: Sie sind aber doch froh, daß die Marine, die Ihnen die Hauptarbeit giebt, ihre Kanonenbote und die Schiffe überhaupt, die sie braucht, nicht durch öffentliche Submission vergiebt, das würde Ihnen jedenfalls sehr lästig sein?

Herr **Meier**: Seit 3 Jahren, glaube ich, ist das der Fall?

Herr **Overbeck**: Ja, seit 1875.

Herr **v. Schloer**: Würden Sie vielleicht die Güte haben, uns zu sagen, ob Sie der Ansicht sind, daß Sie, wenn die deutsche Marine ihre Arbeiten öffentlich an den Mindestnehmenden — ohne alle Rücksicht auf die Bezugsquellen der Materialien — vergeben würde, dann in der Lage wären, zu liefern in Konkurrenz mit allen anderen, auch auswärtigen Werften oder ob Sie diese Konkurrenz nicht aushalten könnten?

Herr **Overbeck**: Mit inländischen Werften haben wir offenbar konkurriren müssen, so lange wir überhaupt für die Marine arbeiten.

Herr **v. Schloer**: Wenn ich zu meiner Verständigung vielleicht noch hinzufügen darf: Sie haben bis vor 3 Jahren, so viel ich wenigstens Ihren Aeußerungen entnommen habe, für die deutsche Marine nicht oder mindestens nicht überwiegend gearbeitet?

(Wird bejaht.)

Bis dahin hat nun die deutsche Marine ohne Rücksicht auf den Ursprungsort sich ihre Fahrzeuge beschafft, woher sie

dieselben am billigsten beziehen konnte. Nun ist doch eine Veränderung eingetreten seit 3 Jahren dadurch, daß Sie jetzt in der Lage sind, sich an den Lieferungen für die deutsche Marine in höherem Maße zu betheiligen, als es früher der Fall war?

Herr **Overbeck**: Aber doch wohl nicht deshalb, weil die Zölle gefallen sind, die Zölle haben damit nichts zu thun.

Herr **v. Schloer**: Aber doch wohl deshalb, wie ich es verstehe, weil heute die deutsche Marine Werth darauf legt, ihre Fahrzeuge von deutschen Etablissements geliefert zu erhalten, während sie früher von auswärtigen, insbesondere englischen Anstalten, ihre Fahrzeuge bezogen hat.

Herr **Meier**: Die englischen Eisen kämen nicht in Konkurrenz, haben Sie zuerst gesagt, weil die deutschen Eisen viel billiger sind und weil Sie die deutschen Qualitätseisen, die bei der Marine vorgeschrieben wären, billiger in Deutschland kauften als in England?

Herr **Overbeck**: Ja, sogar ganz wesentlich billiger.

Herr **Stumm**: Sie haben aber selbst zugegeben, daß für unsere Marine englische Panzerplatten bis jetzt noch nicht in Konkurrenz mit den deutschen Panzerplatten getreten seien und daß, nachdem einmal mit deutschen Werken abgeschlossen worden ist, die Engländer bei Wiederbestellungen nicht mit aufgefordert worden sind.

Herr **v. Schloer**: Vielleicht haben Sie die Güte uns zu sagen, warum Sie jetzt in der Lage sind, für die deutsche Marine zu liefern und warum dies vor 3 Jahren noch nicht der Fall war?

Herr **Overbeck**: Vor 3 oder 4 Jahren trat für uns die Pflicht überhaupt erst ernstlich heran, für die deutsche Marine zu liefern; wir bekamen damals die erste Aufforderung, über eine verhältnißmäßig größere Arbeit Offerten für Panzerkanonenboote abzugeben. In früheren Jahren haben wir, wenn ich mich recht erinnere, diese Aufforderungen überhaupt nicht bekommen. Für kleinere Arbeiten sind wir allerdings auch in früheren Jahren schon zur Konkurrenz herangezogen worden. Wenn ich nicht sehr irre, war es im Jahre 1872, als wir den Bau von zwei kleinen Monitors, die sich augenblicklich auf dem Rhein befinden, übertragen erhielten.

Herr **Stumm**: Meine Frage bezog sich darauf, ob überhaupt bei freier Konkurrenz für Lieferungen für die Marine der Herr Sachverständige nicht sein Interesse geschädigt sehen würde gegenüber dem jetzigen Modus, die Arbeit zu vergeben. Ich gebe aber zu: eine direkte Antwort läßt sich seinerseits wohl deshalb nicht geben, weil der Herr Sachverständige weder seine Produktionskosten noch die des Auslandes, weder seine Verkaufspreise, noch die des Auslandes angegeben hat.

Herr **Overbeck**: Ich kann mich nur vermuthungsweise äußern. Ich glaube, daß wir jetzt ganz gut mit dem Auslande konkurriren können.

Herr **Stumm**: Darauf bezog sich meine Frage nicht; daß Sie mit dem Auslande überhaupt konkurriren können, bezweifle ich nicht. Ich habe gefragt, ob Ihre Preise, Ihre Verkaufsbedingungen, Ihr Verhältniß zur Marine nicht wesentlich dadurch tangirt und benachtheiligt werden würde, wenn heute die Marine ihre Submissionen öffentlich an den Mindestfordernden vergäbe, nicht aber, wie bisher geschehen ist, an einige deutsche Werke aus freier Hand.

Herr **Huber**: Glauben Sie bei dem gegenwärtigen Preisstande der deutschen Fabrikate, speziell Ihrer, und bei den gegenwärtigen Preisen der englischen Fabrikate auf dem Weltmarkte mit England konkurriren zu können?

Herr **Overbeck**: Eine bestimmte Antwort kann ich nicht geben, aber ich glaube, wir würden damit konkurriren können.

Herr **Stumm**: Meine Frage war eine ganz andere, denn ich würde die zweite Frage des Herrn Geheimen Raths Huber ohne Weiteres mit Ja beantwortet haben, denn so gut Sie für die Handelsmarine in Bremen konkurriren, können Sie es auch auf dem Weltmarkt. Meine Frage ging vielmehr dahin, ob Sie nicht speziell, was die Lieferungen für die deutsche Marine betrifft, sich dadurch geschädigt und erheblich geschädigt fühlen würden, wenn heute die deutsche Marine statt aus freier Hand, submissionsweise, also z. B. an Engländer, vergäbe; und diese Frage ist bis jetzt weder verneint, noch bejaht worden, sie ist gar nicht beantwortet worden.

Herr **Overbeck**: Ich habe vermuthet, daß wir gut würden konkurriren können.

Herr **Stumm**: Ich konstatire: das ist absolut keine Antwort auf meine Frage. Ob Sie konkurriren können oder nicht, davon ist gar nicht die Rede. Ich fragte, ob Sie in den Verkaufspreisen und in ihrem Verhältniß zur Marine sich geschädigt fühlen würden, wenn meine Voraussetzung zuträfe? Ich habe diese Frage gestellt, weil der Herr Sachverständige erklärt hat, daß seine Industrie in Bremen sich entwickelt habe und gute Geschäfte mache auch ohne Zoll. Ich habe verschiedentlich hervorgehoben, daß die Begünstigung, die die deutschen Eisenbahnen den Stahlschienenwerken und die deutsche Marine den Schiffsetablissements gewähren, faktisch eine ähnliche Wirkung habe, wie ein Schutzzoll und um das klar zu stellen, habe ich meine Frage gestellt. Natürlich lege ich keinen erheblichen Werth darauf, daß sie beantwortet wird, ich mußte sie aber stellen, weil ich durch die Fragestellung dem Herrn Sachverständigen meine Auffassung dahin bemerklich machen konnte, daß das Verhältniß der deutschen Marine zu inländischen Marine-Etablissements ganz ebenso wirkt, wie ein Schutzzoll für die übrige Industrie.

Herr **Meier**: Ich möchte doch wiederholt darauf aufmerksam machen, daß der Herr Sachverständige uns gesagt hat, daß die Eisen, die er dazu brauche, in Deutschland billiger zu haben seien als in England. Daraus folgt nach meinem Dafürhalten unzweifelhaft, daß, wie der Herr Sachverständige gesagt hat, er die Konkurrenz unbedingt mit den fremden Erbauern von Schiffen aushalten könne, und daß die Preise sich soviel niedriger stellten, scheint mir darum nicht zweifelhaft, weil das Material in England theurer ist.

Herr **Stumm**: Ich kann sehr billig einkaufen und sehr theuer verkaufen, das ist die Antwort, die ich hierauf zu geben habe.

Herr **v. Schloer**: Der Herr Sachverständige hat gesagt, daß Qualitätseisen billiger aus Deutschland bezogen werden kann, während Eisen von geringerer Qualität in England billiger ist, und Sie haben uns zu gleicher Zeit bemerkt, daß die Konkurrenz der deutschen Werke für den Schiffsbau dadurch einigermaßen erschwert ist, weil die deutsche Eisenindustrie für die Materialien des Schiffsbaues eine Qualität verwendet, die besser ist und höher steht, als die, die Sie überhaupt für den Schiffsbau beanspruchen. Diese Aeußerungen hat der Herr Sachverständige gemacht. Ich glaube nun: bei der Feststellung dieser beiden Voraussetzungen möchte doch die Schlußfolgerung, die der Herr Konsul Meier für die Konkurrenzfähigkeit zieht, nicht vollständig zutreffen. Aber die Frage, die hier gestellt ist, ist eine ganz andere und wird durch alle diese Dinge gar nicht berührt. Die Frage, die Herr Geheimrath Stumm und ich gestellt haben, war blos dahin gerichtet, ob bei ganz freier Konkurrenz, d. h. wenn die deutsche Marine unter den gleichen Bedingungen von inländischen deutschen und ausländischen Werften beziehen würde, ob Sie dann in einer günstigeren Lage wären, als heute, nachdem jetzt die deutsche Marine Werth darauf legt, ihre Fahrzeuge im Inlande zu beschaffen. — Das ist die Frage.

Herr **Overbeck**: Eine solche Frage kann man nur dann beantworten, wenn man die Wirkung eines solchen Zustandes gefühlt hat. Ich muß offen bekennen: ich kann auf diese Frage nicht antworten, aber ich glaube nicht, daß die Sache sich wesentlich ändern würde.

Vorsitzender: Die zweite Frage:

> Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

würde auch fortfallen; ebenso die dritte:

> Wie hoch müssen andernfalls die deutschen Zölle in minimo bemessen werden?

Herr **Stumm**: Haben Sie die dritte Frage überhaupt absolut verneint?

Herr **Overbeck**: Ich kann sie nicht beantworten.

Herr **Stumm**: Ich glaubte, daß der Herr Sachverständige, da er außerhalb des Zollgebiets wohnt, vielleicht eine Ansicht darüber aussprechen könnte.

Vorsitzender: Frage 4:

> Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:
> a) für die Eisenindustrie selbst,
> b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

Können Sie diese Frage beantworten?

Herr **Overbeck**: Nein, ich bin nicht in der Lage.

Vorsitzender: Frage 5:

> Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Herr **Overbeck**: Ich glaube, daß beim Submissions-Verfahren Verbesserungen stattfinden könnten; in den Submissionsbedingungen findet man häufig durchaus unpräzise Angaben über die Anforderungen, die an die verschiedenen Qualitäten gestellt werden. Ich glaube nun, es würde von Wichtigkeit sein, wenn die Behörden darauf hinausgingen, präzisere Vorschriften und präzisere Angaben über die Qualitäten zu machen. Die Vorschriften sind oft, ich möchte sagen so unbestimmter Natur, daß der Fabrikant häufig im Zweifel darüber ist, welche Materialien er bei seinen Anschlägen und Berechnungen zu Grunde legen muß. Mich dünkt, es würde sehr viel größere Klarheit geschaffen werden, wenn die verschiedenen Eisensorten in präziser Weise klassifizirt, wenn darüber allgemein verständliche Benennungen eingeführt und in den Submissionsbedingungen dann gesagt würde: die vorliegenden Bauwerke sollen ausgeführt werden von Materialien von der oder jener bestimmten Qualität.

Herr **Stumm**: Glauben Sie, daß die Qualität bei den außerordentlich verschiedenen Richtungen, in denen sich dieselbe bewegt, in der That sich nach Nummern feststellen läßt? Glauben Sie beispielsweise, daß das Verfahren, welches die deutsche Marine vielleicht etwas rationeller noch durchgeführt hat, als die meisten deutschen Bahnen, das Verfahren, die Qualität des Eisens nach der absoluten Festigkeit, der Zerreißungsfestigkeit zu bestimmen, eigentlich ein rationelles Verfahren ist? Haben Sie nicht gefunden, daß ein kaltbrüchiges, phosphorhaltiges Eisen häufig eine weit höhere Zerreißungsfestigkeit besitze, als das zäheste Eisen?

Herr **Overbeck**: Die anderen Vorschriften, die in Bezug auf gutes Material gemacht werden, müssen ebenfalls berücksichtigt werden.

Herr **Stumm**: Wenn Sie z. B. sechs solcher Qualitätsvorschriften haben, die unter einander durchaus nicht in nothwendigen Zusammenhang stehen müssen, und ein Eisen erfüllt fünf solcher Bedingungen, aber eine nicht, ein anderes drei verschiedene davon, drei andere nicht — wie wollen Sie das klassifiziren? Ein anderes Beispiel: Sie haben sehr weiches Eisen, das dehnt sich um 35 pCt. und zerreißt bei 32 kg, ein anderes hat blos 5 pCt. Ausdehnung, zerreißt aber erst bei 45 kg, wie wollen Sie die beiden Eisensorten in verschiedene Nummern klassifiziren? Das eine Eisen läßt sich biegen ohne zu reißen, daß andere sogar falzen, wie Blech, das sind alles Eigenschaften, die bei Beurtheilung der Qualität berücksichtigt werden müssen. Wie ist da eine Nomenklatur aufzustellen? Ich frage nicht, um Sie eines Irrthums zu überführen, ich würde es vielmehr für sehr interessant halten, wenn Sie uns darüber belehren könnten; aber ich muß sagen, daß alle derartigen Versuche deutscher Eiseningenieure mir bis jetzt unpraktisch erschienen sind, weil die Eisensorten zu verschieden sind und Eisensorten, die einzelne Qualitätsansprüche befriedigen, andere nicht erfüllen. Weiche, Festigkeit und Sprödigkeit stehen nicht immer in logischem Zusammenhang oder Gegensatz zu einander.

Herr **Overbeck**: Ich gebe zu, daß es nicht leicht ist, darüber bestimmte Regeln aufzustellen, ich glaube aber, daß es durchaus wünschenswerth wäre, solche Vorschriften zu haben.

Herr **Stumm**: Sie würden aber keine positiven Vorschläge machen können, in welcher Weise eine solche Klassifikation stattzufinden hätte. Bei der Marine heißt es einfach — soviel ich weiß — 38 kg pro Quadratmillimeter Zerreißungsfestigkeit und 25 pCt. Ausdehnung; das kann allerdings ein sehr gutes, aber für manche Zwecke ein herzlich schlechtes Eisen sein.

Herr **Overbeck**: Wenn ein Eisen eine bestimmte Zugfestigkeit besitzen soll, sowohl längs der Faser, wie quer der Faser, wenn es eine bestimmte Elastizität, eine bestimmte Ausdehnung besitzen soll, bestimmte Biegungen und Umbörtelungen soll vertragen können und alle diese Bedingungen erfüllt, dann wüßte ich nicht, was es noch mehr erfüllen sollte.

Herr **Stumm**: Erfüllt das Eisen, welches Sie verwenden, in der That diese Vorschriften?

Herr **Overbeck**: Es wird für Marinebauten alles Eisen probirt, natürlich nicht jedes Stück, aber es wird aus einer gewissen Anzahl von Platten- oder von Stangeneisen ein gewisser Prozentsatz beliebig herausgegriffen und diesen Proben unterworfen.

Vorsitzender: Die sechste Frage:

> Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

würde wohl nicht maßgebend für Sie sein, weil Sie keine Maßregeln angegeben haben.

V.
Statistik.

> Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen event. welche?
>
> Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Herr **Overbeck**: Nein.

Vorsitzender: Dann schließe ich die Vernehmung.

(Schluß der Vernehmung 3 Uhr 30 Minuten.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Zwanzigste Vernehmung

am

18. November 1878

(Nachmittag 3 Uhr 35 Minuten).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender,
" Geh. Oberregierungsrath Huber,
" Königl. bayr. Staatsrath von Schloer,
" Geh. Kommerzienrath Stumm,
" H. H. Meier,
" Geh. Bergrath Dr. Wedding,
Sachverständiger: Herr Oekonomierath Ramm aus Stuttgart.

(Fragebogen C.)

Vorsitzender: Herr Oekonomierath Ramm aus Stuttgart, Sie werden die Güte haben, den Fragebogen C. zu beantworten, welcher Ihnen zugestellt worden ist. Ich bitte zuvörderst um Mittheilung über den Umfang Ihres Geschäftskreises.

Herr **Ramm:** Ich habe früher einen größeren Complex bewirthschaftet, jetzt habe ich 360 Morgen bei Stuttgart in Pacht.

Frage 1:

Welche Preise bezahlt man im Inlande gegenwärtig für die wichtigsten Erzeugnisse der Eisenindustrie, welche Sie verwenden?

Ich habe hier eine Tabelle zusammengestellt darüber, was die verschiedenen in der Landwirthschaft verwendeten Eisensorten in den letzten 10 Jahren gekostet haben und kosten. Ich darf die Tabelle vielleicht überreichen.

Eisenpreise in Stuttgart

wie sie die Eisenhandlungen den Schmieden, Schlossern und Gutsbesitzern in den Jahren 1869 bis 1878 bei Abnahme von Partien pro Zentner berechneten.

Eisengattung.	1869.	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.
	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
Radeisen, gewalzt	11,50	11,50	11,50	16	17	13,25	10,25	9,25	7,50	7,00
Radeisen, geschmiedet	14,50	14,50	14,50	18,50	20	15	14,50	12,75	10,25	9,25
Hufstabeisen, gewalzt und raffinirt	13	13	13	19	20	15	13	11,50	10,50	8,50
Bandeisen, Grundpreis	12	12	12	19	19,50	13,50	11,60	10	9	8
Winkeleisen, Grundpreis	12,50	12,50	12,50	18	16	13,50	12	9	8,75	8,25
T Eisen, Grundpreis	12,50	12,50	12,50	18	16	13,50	12,25	10,50	10	10
⌶ Tragbalken, Grundpreis	12	11	11,50	21	18,50	14	12,50	10,25	9,25	8
Ackerstahl, geschmiedet	20	20	20	25,50	28,50	25	20,50	18,30	14	14
Wagenaxen, roh geschmiedet	17	17	17	22	23	18,50	17,50	16	14,50	13
Gegossene Büchsen hierzu	13	13	13	19	20,75	15,50	15	14,50	12	10,50
Wagenaxen, montirt	21,50	21,50	21,50	26	27	25,50	25	23,50	21,50	19,50
Pfluggußtheile für Flanderpflüge	13	13	13	18	18,50	17	17	16	14,50	11,50
Pflugstreichbretter von Eisenblech	20	20	20	24,50	30	28,50	22,50	18,50	18	15
Pflugsech und Schaarboden	16	16	16	20	25,50	23	22,50	17	16,50	13
Stahlschaarschneiden zum Anschrauben	25,50	25,50	25,50	29	33	31,50	30	27	25	22

Vorsitzender: Damit ist Frage 2:

Welche Veränderungen haben die Preise seit 1869 in den einzelnen Jahren bis jetzt erlitten?

erledigt.

Frage 3:

Wie stellen sich die Preise für entsprechendes ausländisches Fabrikat in deutschen Häfen und am Konsumtionsorte?

Herr **Ramm:** Darüber können wir eigentlich keine Auskunft geben, denn unsere sämmtlichen Eisenhändler beziehen sehr wenig direkt, und nach allen Umfragen, die ich gepflogen habe, liegt die Sache so, daß sie sagen, sie können eigentlich das ausländische Fabrikat entbehren; es hat mir Keiner gesagt, daß er direkt beziehe. Da und dort hört man wohl die Fabrikanten behaupten, sie könnten den englischen Stahl nicht ganz entbehren, aber im Allgemeinen hörte ich die Meinung äußern, daß mit dem inländischen Fabrikat sehr gut auszukommen ist.

Herr **Stumm:** Wissen Sie, ob Hufnägel in Württemberg verwandt werden, die aus inländischem Material hergestellt werden?

Herr **Ramm:** Inländische Hufnägel werden verwendet, aber ob solche aus inländischem Eisen gefertigt sind, das weiß ich nicht.

Herr **Stumm:** Wissen Sie, welche Nägel ihre Armeeverwaltung verwendet, und von wo sie dieselben bezieht?

(Wird verneint.)

Auch nicht, ob das Hufnägel sind, die aus schwedischem Material hergestellt werden?

Herr **Ramm:** Ich glaube nicht. Die Hufnägel werden im Schwarzwald, in der Gegend von Neuenburg gemacht, und ich kann mir nicht denken, daß man dazu importirtes Material verwendet.

Herr **Huber:** Sie wissen es aber nicht zuverlässig?

Herr **Ramm:** Von der Armee nicht, aber daß im Allgemeinen von den Schmieden Eisen aus der dortigen Gegend verwendet wird.

Herr **Huber:** Die Schmiede können auch fremdes Eisen verabeiten; die Frage geht nicht dahin, wo der Nagel gemacht wird, sondern woher das Stabeisen kommt, aus dem der Nagel gemacht wird.

Herr **Ramm:** Ich habe freilich die Hufschmiede nicht gefragt, woher sie das Eisen holen, aber ich nehme an, daß sie das Eisen, das sie brauchen, von dortigen Händlern holen.

Herr **v. Schloer:** Ist Ihnen nicht bekannt, daß im Schwarzwald Hufnageleisen in größeren Quantitäten produzirt wird, welches von den Nagelschmieden dort verarbeitet wird?

Herr **Ramm:** Wir haben im Schwarzwald keine eigentliche Produktion von solchem Eisen.

Herr **Stumm:** Sie wissen also nicht, welchen Ursprungs das Halbfabrikat, aus dem die Hufnägel gemacht werden, ist.

(Wird verneint.)

Sie haben voraussichtlich in der Tabelle, die wir nicht gehört haben, die Preisangaben für die verschiedenen Sorten und Jahre so aufgeführt, wie sie sich im Großhandel gestellt haben?

Herr **Ramm:** Nein, ich habe die Preise so angegeben und auch die Ueberschrift danach gemacht, wie die Eisenhändler das Eisen an den Landwirth, Schmied, Schlosser &c. verkaufen, in Partieen von mehreren Centnern, so sind meine Preise geschöpft.

Herr **Stumm:** Aber der Landwirth kauft auch von dem Schmied?

Herr **Ramm:** Eisen selbst eigentlich nicht.

Herr **Stumm:** Oder ist es bei Ihnen nicht so, wie in Norddeutschland, daß der Landwirth einen Vertrag mit dem Schmied schließt, wonach er verarbeitetes Eisen incl. Arbeitslöhne und Material bezahlt?

Herr **Ramm:** Das kommt selten vor. Ich habe eine eigene Schmiede gehabt und das Eisen vom Eisenhändler bezogen, der kleine Bauer — und es ist bekannt, daß im Süden die Mehrzahl der Besitzer aus kleinen und Mittel-Bauern besteht, läßt seine Arbeiten beim Schmied machen, der ihm für die gelieferte Arbeit periodisch Rechnung giebt.

Herr **Stumm:** Aber das steht nicht in der Tabelle, was die kleinen Leute dem Schmied pro Pfund verarbeitetes Eisen bezahlen?

Herr **Ramm:** Nein, weil im Allgemeinen nur für eine bestimmte Arbeit der Preis berechnet und die Rechnung nicht pro Pfund ausgeschrieben wird. Nur wenn man eine größere Arbeit zu vergeben hat, handelt man auf Gewicht; 11—12 Kreuzer war früher der Preis für verarbeitetes Eisen.

Vorsitzender: Wie hoch bezahlen Sie heute?

Herr **Ramm:** Eigentlich genau so viel. Wir haben bis zum Jahre 1872 24 Kreuzer für ein Hufeisen bezahlt; im Jahre 1872 und 1873 haben unsere Hufschmiede gesagt: Das Eisen ist so theuer, wir müssen mit den Hufeisen aufschlagen und haben 28 Kreuzer verlangt, heute, nachdem der Eisenpreis nicht halb so hoch ist, kostet es 80 Pfennige. Also genau eben so viel; die Preise haben bis heute nicht abgeschlagen.

Herr **Stumm:** Haben Sie für Pflüge und ähnliche Sachen, die im Einzelnen verkauft werden, dieselben Erfahrungen gemacht?

Herr **Ramm:** Die Preise sind ganz gleich gewesen. Im Detail fühlen wir von den billigen Preisen nichts, die Arbeitsleistung ist das Maßgebende dabei.

Frage 4:

Vermag die deutsche Industrie Ihnen das Ausland für alle Zweige seiner Erzeugnisse in Qualität und Quantität zu ersetzen?

Ich habe vorhin gesagt, daß manche Fabrikanten meinen, sie könnten den englischen Werkzeugstahl nicht entbehren, was aber die Landwirthschaft betrifft, so wüßte ich nicht, was außer einigen Maschinen, die in Deutschland noch nicht oder nicht so vollkommen fabrizirt werden, anzuführen wäre. Ich habe mich bei großen und kleinen Industriellen erkundigt und alle sagen, sie können mit dem inländischen Material auskommen. Außer englischem Werkzeugstahl wären vielleicht noch gezogene schmiedeeiserne Röhren anzuführen, in welchen die deutsche Industrie noch nicht konkurrenzfähig sein soll mit der englischen; ob nun die englischen Röhren wirklich besser sind, will ich dahingestellt sein lassen. Ein Gleiches ist der Fall mit den Gabeln, die jetzt massenhaft aus Amerika importirt werden, Heugabeln, Dunggabeln, Grabgabeln können hier zu Lande nicht in gleicher Qualität hergestellt werden. Ich habe westfälische Gabeln mit amerikanischen verglichen und erstere stehen den amerikanischen an Qualität nach. Allein wenn auch darauf ein Zoll gelegt würde, so macht das wenig aus. Ich habe die Gabeln gewogen, eine zweizinkige Heugabel wiegt $1/2$ Pfund und eine vierzinkige Dunggabel ein ganzes Pfund, wenn da einige Pfennige Zoll darauf kommen, geht die Landwirthschaft nicht daran zu Grunde.

Vorsitzender: Welche Art Maschinen werden aus England bezogen?

Herr **Ramm:** Hauptsächlich Dampfdreschmaschinen. Was Lokomobilen betrifft, so brauchen wir die importirten nicht; ich habe einmal eine aus Paris bezogen und eine aus England, jetzt habe ich eine deutsche, die besser ist, als alle anderen zuvor. Lokomobilen werden im deutschen Reich so gut gemacht, als im Auslande. Dagegen werden die großen Dampfdreschmaschinen hier noch nicht so gut hergestellt, wie in England, ebenso haben die inländischen Mähmaschinen bis jetzt nichts getaugt.

Herr **Stumm:** Wo sind die gemacht worden? Haben

Sie in Württemberg eine Fabrik solcher landwirthschaftlichen Maschinen?

Herr **Namm:** Wir haben sogar viele. Göpeldreschmaschinen werden im Inlande gemacht, nur die großen Dampfdreschmaschinen für 10 bis 12 Pferdekräfte bezieht man lieber aus England.

Herr **Huber:** Dampfpflüge werden, wie es scheint, nicht verwendet?

Herr **Namm:** Wir haben in ganz Süddeutschland einen einzigen in Waghäusel in Baden, und die dortige Zuckerfabrik, die ihn bezogen hat und benützt, hätte vielleicht besser gethan, ihn nicht anzuschaffen.

Herr **Stumm:** Sie glauben also, daß die Inländer die großen landwirthschaftlichen Maschinen nicht so gut herstellen?

Herr **Namm:** Nein! weil die Engländer so spezialisiren, daß jeder einen einzigen Artikel macht und seine Einrichtungen so trifft, daß er möglichst billig herstellen kann. Die Leute haben den Welthandel, den wir nicht haben. Was unsere kleineren Maschinen für kleineren Betrieb betrifft, so sind dieselben so gut, daß sie keinen Wunsch übrig lassen.

Herr **Stumm:** Liegt vielleicht die Schwierigkeit darin, daß der Deutsche im Allgemeinen geneigt ist, eine Maschine für besser zu halten, weil sie aus England kommt, oder haben Sie darin kein Vorurtheil?

Herr **Namm:** Ich habe die erste Fabrik für landwirthschaftliche Werkzeuge im Jahre 1857 auf meine Rechnung gegründet, um dem Mangel, der für landwirthschaftliche Maschinen bestanden hat, abzuhelfen, denn zuvor hatten wir keine Fabriken für landwirthschaftliche Maschinen. Ich habe die Sache gewiß vorurtheilsfrei beurtheilt und beurtheile sie heute noch so, aber ich bin lebhaft überzeugt, daß wir eine Mähmaschine, wie sie die Amerikaner liefern, hier nicht machen können. Wer den Guß und die schönen Modelle sieht, welche Amerika liefert, wird mir zugeben, daß in Deutschland bis heute so etwas nicht gemacht werden kann.

Herr **Stumm:** Ich habe bei Ihnen persönlich gewiß kein Vorurtheil vorausgesetzt und ebenso wenig bestritten, daß die amerikanischen landwirthschaftlichen Maschinen vorzüglich gearbeitet sind. Ich wollte nur fragen, ob Sie nicht glauben, daß im Allgemeinen den englischen oder überhaupt ausländischen landwirthschaftlichen Maschinen der Vorzug vor den unsrigen gegeben wird, selbst wenn sie von gleicher Qualität sind?

Herr **Namm:** Im Gegentheil. In meiner Nähe besteht die von mir gegründete Fabrik heute noch, und ich kann versichern, daß die Landwirthe lieber dort kaufen, als Maschinen importiren, weil sie wissen, daß hier auch die Werkstätte ist, sie repariren zu lassen.

Herr **Stumm:** Das ist vielleicht ein Vorzug der süddeutschen Natur.

Herr **Namm:** Es sind nur 2 oder 3 Arten Maschinen, die von auswärts kommen, alle anderen werden hier gemacht; Säemaschinen, Heurechen und Wendemaschinen werden theilweise viel besser hier gemacht als im Auslande.

Herr **Stumm:** Sind Sie selbst noch an dieser Maschinenfabrik betheiligt?

Herr **Namm:** Nein, seit 1864 nicht mehr. Die Pflüge werden im Inland hergestellt. Unsere Pflugkörper werden meistens in Wasseralfingen oder am Rhein gegossen Wir haben Flanderpflüge.

Herr **Stumm:** Verwenden Sie keine Stahlpflüge?

Herr **Namm:** Ja, die sind so eingerichtet, daß eine Stahlschneide aufgeschraubt wird, und wenn die abgenutzt ist, schrauben wir eine andere an. Es ist dies eine Sorte Pflüge, welche in Württemberg allgemein benutzt und in großer Zahl in die Donauländer exportirt wird.

Herr **Stumm:** Schwedisches Eisen oder zähes deutsches Stabeisen wird zu Ihren Pflügen nicht verwendet?

Herr **Namm:** Nein, nur inländisches Eisen und Stahl. Beides ist in meinem Register aufgeführt, der Ackerstahl wird aber nach und nach von den Schmieden verlassen, weil er sehr schlecht zu schweißen sein soll.

Vorsitzender: Frage 5:

Verwenden Sie ausländische Fabrikate oder nicht? Aus welchen Gründen?

Haben Sie gleich mit erledigt. Wir kommen zur Frage: 6:

In welcher Weise ist die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Eisenzölle seit 1873 nachtheilig oder vortheilhaft für Sie gewesen? Hat besonders das Gesetz vom 7. Juli 1873 einen Einfluß auf die Preise von Eisen und Eisenfabrikaten ausgeübt und event. welchen?

Herr **Namm:** Ich glaube, diese Frage ist schon ziemlich erledigt. Ich kann nicht zugeben, daß wir Landwirthe im Detail viel davon fühlen, ob das Eisen auf- oder abschlägt; bei größerem landwirthschaftlichen Betriebe mag dies der Fall sein, aber auf den kleinen Landwirth wirkt das nicht ein.

Vorsitzender: Wie groß ist die Quantität?

Herr **Namm:** Ich habe den Verbrauch an Eisen bei einer Gelegenheit aus 7jährigen Rechnungen ausgezogen, um zu wissen, wieviel ich für 2300 preußische Morgen jährlich Eisen brauche und habe gefunden, daß ich auf den württemberger Morgen nicht ganz 2 Pfund, also für den Hektar nicht ganz 7 Pfund gebraucht habe.

Herr **Stumm:** Das sind also für 100 Morgen 2 Centner.

Herr **H. H. Meier:** Haben Sie viel Ackerland?

Herr **Namm:** Ich habe fast lauter Ackerland.

Ich muß beifügen, daß wir bekanntlich sehr intensiv wirthschaften, und vielleicht unsere Felder fleißiger bearbeiten, als dies anderswo der Fall ist, und daß ich also nicht glaube, daß man anderwärts mehr braucht.

Herr **Stumm:** Wie viel Acker wird unter den 2300 Morgen wohl unter dem Pfluge gewesen sein?

Herr **Namm:** Wenigstens 2100 preußische Morgen.

Vorsitzender: Sie haben gesagt: für den Hektar brauchen Sie jährlich nicht ganz 7 Pfund?

(Wird bejaht.)

Das macht also auf den preußischen Morgen, da 1 Hektar 4 Morgen hat, $1^3/_4$ Pfund, also für 100 Morgen $1^3/_4$ Centner.

Herr **Namm:** Ja. Ich habe eine eigene Schmiede, und jedes Pfund Eisen, das verbraucht wurde, wurde vom Eisenhändler geholt; wenn ich also den Eisenbedarf aus den Rechnungen von 7 Jahrgängen herausgenommen und zusammengestellt habe, so darf ich annehmen, daß das ein guter Durchschnitt ist. Dabei sind allerdings die Maschinen nicht gerechnet. Das sind ja periodische Anschaffungen, die man nicht alle Jahre wiederholt; aber in dieser Berechnung liegt Alles, was zum laufenden Betriebe an Pflügen, Acker- und Fuhrgeschirr aller Art, Hufbeschlag, Reparaturen 2c. gehört.

Vorsitzender: Auch Bauten?

Herr **Namm:** Nein, die sind nicht eingerechnet.

Herr **Stumm:** Haben Sie auf den 2300 Morgen auch landwirthschaftlichen Fabrikbetrieb gehabt?

Herr **Namm:** Ich habe eine große Brennerei gehabt, in der ich täglich 120 Centner Kartoffeln verarbeitete.

Vorsitzender: Der Eisenverbrauch dafür ist nicht mitgerechnet?

Herr **Namm:** Nur das Fuhrwerk, die Wagen, die für die Fabrik im Gange gewesen sind.

Herr **Stumm:** Sie haben gesagt, daß das Eisen, welches im Detail für die Landwirthschaft gebraucht wird, von den Preisschwankungen ziemlich unberührt bleibt?

(Wird bejaht.)

Nun haben Sie aber auf den 2 300 Morgen und auch auf kleineren Gütern gewisse Quantitäten von Eisen direkt

vom Händler bezogen; Sie haben uns genau mitgetheilt wie viel Eisen Sie per Morgen gebraucht haben, haben also genau Rechnung geführt. Können Sie uns nicht sagen, wie viel Sie im Jahre 1873 etwa im Ganzen oder pro Morgen oder pro 100 Morgen mehr für Eisen haben bezahlen müssen, als jetzt? Ich setze dabei voraus, daß Ihre Angaben über das Eisen, welches für die Landwirthschaft gebraucht wird, wenn es auch im Detail von der Preisschwankung unberührt bleibt, sich doch nicht auf alles verwendete Eisen beziehen; denn wenn die Eisenpreise niedrige sind, so haben Sie doch beim Händler billiger gekauft?

Herr **Ramm:** Das versteht sich von selbst, daß für Eisen, welches seiner Zeit 16 *M.* pro Centner gekostet hat, auch mehr bezahlt werden mußte, wenn der Preis auf 17 *M.* hinaufging. Ich wollte nur sagen, daß der Landwirth, welcher seine Arbeiten nicht in eigener Werkstätte machen läßt, die Preisschwankungen im Wesentlichen nicht fühlt.

Herr **Stumm:** Ich möchte gern wissen, wie viel Sie in den verschiedenen Jahren im Ganzen für Eisenrechnungen für Ihre Landwirthschaft bezahlt haben?

Herr **Ramm:** Das richtet sich nach dem Quantum, das in den verschiedenen Jahren gebraucht worden ist Ich habe den Durchschnittsverbrauch angegeben. Von den einzelnen Jahren habe ich die Aufstellung nicht bei Händen.

Herr **Stumm:** Sie haben also eine eigene Schmiede?

Herr **Ramm:** Ja wohl. Allein das ist eine große Seltenheit, wenn Jemand seine eigene Schmiede hat. Sonst sind in jedem Dorfe 1 oder mehrere Schmiede, von denen jeder seine Kundschaft hat.

Herr **v. Schloer:** Sie sagen also, daß, trotzdem die Eisenpreise jetzt wesentlich billiger sind, beim Verbrauch des Eisens in der Form, wie es an den Landmann kommt, diese Differenz der Eisenpreise in den allerseltensten Fällen zum Ausdruck kommt, nachdem es verarbeitet ist?

(Wird bejaht.)

Also nur derjenige Landwirth, der in der Lage ist, größere Quantitäten Eisen sich anzukaufen, und sie selber zu seinen Zwecken zu verarbeiten, wie Sie z. B., der Sie Ihre eigene Schmiede haben, wird bei niedrigen Eisenpreisen einen größeren Gewinn machen, nicht aber der kleine Landwirth, der Alles in verarbeitetem Zustande vom Schmied bezieht?

Herr **Ramm:** Wer eine eigene Werkstelle hat, wird die billigeren Eisenpreise genießen.

Herr **Huber:** Sind in dem Falle auch andere Güter, die ungefähr denselben Umfang haben, wie das Ihrige?

Herr **Ramm:** Es sind wohl kaum 20 Landwirthe in Württemberg, die eine eigene Schmiede haben.

Herr **Stumm:** Ich möchte noch auf eine andere Frage kommen, die hier gestellt werden muß.

Es ist also unzweifelhaft, daß größere Landwirthe einen gewissen Vortheil haben, wenn die Eisenpreise heruntergehen, weil sie das Eisen billiger kaufen. Ist nun dieser Vortheil ausgeglichen oder bezw. überholt worden durch den Nachtheil, den sie davon empfunden haben, wenn sie beim Darniederliegen der Eisenindustrie ihre Produkte weniger gut haben verkaufen können? Oder hat die Eisenindustrie in dieser Beziehung auf Ihre Absatzverhältnisse keinen Einfluß ausgeübt?

Herr **Ramm:** Ich glaube, man kann das direkt nicht behaupten, aber daß die Landwirthschaft in Folge der schlechten Absatzverhältnisse in mißlicher Lage ist, darüber ist bei uns kein Zweifel, und deswegen sind auch unsere Landwirthe, ich glaube, ohne Ausnahme dafür, daß man der Industrie die Möglichkeit geben soll, zu prosperiren, daß das Geld zirkulirt und im Lande bleibt, — dann hat auch die Landwirthschaft Vortheil.

Vorsitzender: Die Frage 7:

> Findet bei Lieferungen eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie statt?

greift wohl nicht Platz beim Herrn Sachverständigen?

Herr **Ramm:** Ich habe mich bei dem Generaldirektor unserer Eisenbahnen danach erkundigt; derselbe sagte mir: ja, wir begünstigen die inländische Industrie in so weit, daß wir, wenn die Inländer gleich billige Offerten machen, wie das Ausland, ersteren den Vorzug geben. Herr Geh. Rath Dillenius hat mir mitgetheilt, daß letzthin eine große Anzahl Brücken vergeben worden sei; eine belgische Fabrik habe konkurrirt und sehr billige Preise gestellt, man habe aber einem württembergischen Konsortium, das gleiche Preise verlangt und alle Garantieen geboten habe, die Arbeit übertragen. Eine eigentliche Begünstigung findet nicht statt.

Herr **Stumm:** Auch nicht gegenüber Wasseralfingen?

Herr **Ramm:** Da ist es allerdings anders für die Bedürfnisse. Bei Staatsbauten ist Wasseralfingen immer begünstigt worden. Für den Bedarf der Eisenbahnen hat die Begünstigung so ziemlich aufgehört. Denn die Werke machen keine Bessemer-Schienen und können deswegen keine Schienen liefern. Der Generaldirektor hat deswegen jetzt die Absicht: die alten Schienen in Wasseralfingen zu Schwellen umwalzen zu lassen, weil eine größere Bahnstrecke mit eisernem Oberbau hergestellt werden soll.

Herr **Stumm:** In Wasseralfingen?

Herr **Ramm:** Das wird eine Begünstigung von Seiten der Eisenbahn sein. Uebrigens weiß ich, daß die Eisenbahnbeamten sich früher stets beklagt haben, daß sie ihren Bedarf zu höheren Preisen von Wasseralfingen nehmen sollen.

Herr **Huber:** Ist Ihnen nicht bekannt, ob für württembergische Bahnen Bessemerschienen aus dem Auslande bezogen worden sind?

Herr **Ramm:** Man hat mich versichert: seit Jahren nicht mehr, sie seien alle aus dem deutschen Zollverein bezogen worden.

Herr **Stumm:** Ueber eine Begünstigung von Wasseralfingen bei der Vergebung von Wasserleitungen in Tübingen ist Ihnen nichts Spezielles bekannt?

Herr **Ramm:** Die Stadt Tübingen wird Wasseralfingen nicht begünstigt haben, denn die Städte nehmen die Waaren, wo sie dieselben am billigsten bekommen; sie haben sehr mit ihrem Geldbeutel zu rechnen.

Herr **Stumm:** Der Vorgang bei Tübingen ist Ihnen nicht speziell bekannt?

Herr **Ramm:** Ich kenne ihn nicht. Bei allen Gemeinden findet die Vergebung auf dem Wege der Submission oder des öffentlichen Abgebots statt. Zwei bekannte Fabriken in Süddeutschland wurden fast immer vorgezogen, weil ihre Arbeiten sich erprobt haben.

Herr **Huber:** Wissen Sie nicht, ob ausländische Röhren bezogen wurden?

Herr **Ramm:** Kürzlich wurde mir gesagt, diese Fabriken beziehen französische Röhren und liefern sie, wenn sie derartige Geschäfte übernehmen, weil sie selbst die Röhren nicht so billig herstellen können.

Herr **Stumm:** Ich würde Werth darauf legen, daß das im Protokoll steht.

Vorsitzender: Wir kommen zur

Frage 8:

> In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Sie haben keine Begünstigung konstatirt, die Frage würde also fortfallen.

Herr **Stumm:** Bei Staatsbahnen haben Sie doch eine Begünstigung konstatirt.

Vorsitzender: Das, glaube ich, ist nicht gesagt worden.

Herr **Stumm:** Ich bin der Meinung, daß das Angegebene eine sehr wesentliche Begünstigung ist.

Herr **Meier:** Die Inländer werden heruntergehen müssen.

Herr **Stumm:** Es ist schon ein paar Mal die Rede davon gewesen: Wenn das Ausland weiß, daß seine Preise keinen anderen Zweck haben, als das Inland herunter zu bringen, ohne daß ihm jemals der Zuschlag ertheilt wird, so hat das Ausland gar kein Interesse daran, Konkurrenz zu machen, und läßt sich lieber auf andere Weise abfinden.

Vorsitzender: Ich habe die Sache nicht so verstanden, daß das Gebot der Ausländer nachträglich extrahirt wird.

Herr **Ramm:** Es ist kürzlich so gehalten worden. Ein belgisches Haus hat niedriger angeboten als das Konsortium, und da wurde dem letzteren gesagt, wenn es einen gleich billigen Preis stellen würde, dann solle ihm die Lieferung übertragen werden.

So lange die Eisenpreise in der Höhe wie jetzt sind, wird das Ausland kaum Lust haben zu konkurriren, denn bei so unglaublich niedrigen Eisenpreisen kann doch der Export nach Deutschland nicht vortheilhaft sein.

Herr **Huber:** Momentan besteht ja kein Zoll für Eisen und die meisten Eisenfabrikate.

Herr **Ramm:** Das ist richtig, allein wer wird bei den heutigen Preisen noch konkurriren wollen in Deutschland und noch niedrigere Preise machen, als die deutsche Industrie macht? Ich glaube nicht, daß die ausländische Konkurrenz gegenwärtig gefährlich ist.

Frage 9:

> Würde die Wiedereinführung von Zöllen für die Produkte der deutschen Eisenindustrie Nachtheile für Sie herbeiführen und in welchem Maße?

Das muß ich ganz entschieden verneinen. Die Landwirthschaft hat nach meinem Dafürhalten durchaus keinen Grund, sich der Einführung der Eisenzölle zu widersetzen. Erstens treffen sie den Einzelnen sehr wenig, und zweitens hat die Landwirthschaft Veranlassung genug, dafür zu sorgen, daß unser Geld im Lande bleibt und daß unsere Arbeiter ernährt werden, nicht daß wir französische und englische Arbeiter nähren und die unsrigen verhungern lassen. Denn, wie ich schon bemerkt habe, der Verbrauch auf den einzelnen Morgen, und die Summen, die durch den Zoll auf den einzelnen Landwirth entfallen, sind so unglaublich klein, daß, wenn der Inspektor oder Verwalter eines größeren Gutes einmal ½ Tag lang nicht die gehörige Aufsicht führt, viel mehr verloren geht, als im ganzen Jahr der Eisenzoll beträgt.

Frage 10:

> Welche Zollsätze halten Sie event. ohne wesentliche Schädigung Ihrer Interessen für zuläßig?

Ich würde die Zölle vom Jahre 1868, wie sie im Zollparlament festgestellt worden sind, ohne weiteres acceptiren und für gut halten.

Vorsitzender: Wieviel betragen die also?

Herr **Ramm:** Das wären 50 ₰ für Roheisen. Ich habe damals als Mitglied des Zollparlaments für die Herabsetzung gestimmt, hätte aber gewünscht, daß diese Sätze geblieben und der Zoll nicht noch mehr herabgesetzt oder ganz aufgehoben worden wäre.

Herr **Stumm:** Ich möchte noch die Frage an Sie richten, ob nach Ihrer Auffassung Ihre landwirthschaftlichen Kollegen in Süddeutschland auch übereinstimmend auf diesem Standpunkt stehen?

Herr **Ramm:** Ich glaube, daß ich so ziemlich der Ausdruck der überwiegenden Majorität bin. Ich wüßte Ihnen heute keinen Landwirth in Württemberg zu nennen, der anders denkt wie ich. Wir sind von jeher dafür, daß die Industrie leben kann.

Vorsitzender: Sind Sie orientirt, wie das in anderen süddeutschen Ländern ist, in Baden und Bayern?

Herr **Ramm:** Das kann ich doch nicht behaupten. Ueber Württemberg bin ich genau instruirt, dafür kann ich garantiren; was Baden anlangt, so glaube ich, daß es die gleichen Bestrebungen hat.

Vorsitzender: Hat einer der Herren noch eine Frage an den Herrn Sachverständigen zu richten?

Da es nicht der Fall ist, kann ich die Vernehmung schließen und spreche dem Herrn Sachverständigen den Dank der Kommission für seine Mittheilungen aus.

(Schluß der Sitzung 4 Uhr 15 Minuten.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Einundzwanzigste Vernehmung

am

19. November 1878

(Vormittag 10 Uhr).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender,
" Geh. Oberregierungsrath Huber,
" Königl. bayr. Staatsrath von Schloer,
" Geh. Kommerzienrath Stumm,
" H. H. Meier,
" Geh. Bergrath Dr. Wedding.

Sachverständiger: Herr Direktor Kollmann von Bismarckhütte in Oberschlesien.

(Fragebogen A.)

Vorsitzender: Ich bitte den Herrn Sachverständigen, uns anzugeben, womit Sie Sich vorzugsweise beschäftigen, woher Sie Ihre Rohmaterialien beziehen u. s. w.

Herr **Kollmann:** Die Bismarckhütte, bei Schwientochlowitz an der Oberschlesischen Bahn gelegen, hat einen Betrieb von 16 Puddelöfen, 6 Schweißöfen und 11 Blechglühöfen. Wir betreiben ferner 1 Luppenstraße, 2 Dampfhämmer, 1 Grobstrecke, 2 Feinstrecken und eine Feinblechstrecke, außerdem 1 Reparaturwerkstatt, und beschäftigen ca. 600 Arbeiter. Wir produziren Halbprodukte, und zwar Rohschienen, ferner Handelseisen und das kleine Façoneisen, besonders Feineisen und Feinbleche. Wir kaufen sämmtliche Rohmaterialien, und zwar unsere Kohlen von der direkt bei uns gelegenen fiskalischen Königsgrube, unser Roheisen von den in unserer nächsten Umgebung sich befindenden Hochöfen.

Vorsitzender: Sie verarbeiten auch Brucheisen?

Herr **Kollmann:** Ja, sogenanntes Packeteisen, d. h. Abfälle von gewalztem Eisen, auch Abfälle von alten Blechen und dergleichen als Surrogat für Roheisen.

Herr **Meier:** Englisches Eisen oder anderes fremdes Eisen verwenden Sie nicht?

Herr **Kollmann:** Ja, ab und zu ungarisches, aber nur in kleinen Quantitäten.

Vorsitzender: Wir würden nun in den Fragebogen eintreten:

I.

Wirthschaftliche Lage der deutschen Eisenindustrie an und für sich und mit Rücksicht auf die Produktionsverhältnisse des Auslandes.

a. Selbstkosten.

Frage 1:

Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Herr **Kollmann:** Ich mache da einen Unterschied, weil die Einkaufspreise meines Hauptrohmaterials, des Roheisens, billiger sind, als wie die Selbstkosten, welche die Produzenten des Roheisens haben. Oberschlesisches Koksroheisen kostet franko Bismarckhütte 53,20 ℳ pro Tonne, das schlesische Holzkohlenroheisen zu meinen feineren Qualitäten, zu Blech und dergl., kaufe ich mit 71 ℳ franko Bismarckhütte, ungarisches Holzkohlenroheisen je nach Qualität mit 70 bis 83 ℳ Die Königsgrube-Kleinkohlen stellen sich auf 3,20 pro Tonne inkl. Fracht. Wir liegen direkt bei der Kohlengrube, sonst würden wir gar nicht bestehen können. Meine Chamotten beziehe ich ebenfalls aus Schlesien, und zwar aus Saarau, und ich zahle für je 1000 Stück 77,50 ℳ franko Bismarckhütte im Format von 240 × 118 × 72 mm. Mein altes sogenanntes Packeteisen bezahle ich mit 60 ℳ pro Tonne.

Vorsitzender: Wie stellen sich bei Ihnen die Selbstkosten für die Halbfabrikate?

Herr **Kollmann:** Ich stelle auf Grund jener Einkaufspreise meine gewöhnlichen Rohschienenhalbprodukte zur gewöhnlichen Handelseisenqualität mit 86 ℳ pro Tonne her, meine feinkörnigen Rohschienen in etwas besserer Qualität zu 92 ℳ und meine Riegel zur Walzdrahtfabrikation zu 94 ℳ

Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Die geringere Anzahl der schlesischen Puddel- und Walzwerke hat keine Hochöfen, und für derartige Walzwerke stellen sich die Preise ähnlich, nur für Kohlen deshalb ungünstiger, weil sie nicht so nahe wie wir an den Gruben liegen. Ich habe einen Spezialvertrag mit der oberschlesischen Bahn, wonach ich 3 *M.* Fracht pro Waggon von 200—220 Centner Tragkraft von der Grube bis zur Hütte zahle, allerdings unter gewissen Bedingungen, wie z. B. rasche Entladung der Waggons binnen 4 Stunden u. s. w.

Herr **v. Schloer:** Welchen Weg haben diese Waggons zurückzulegen?

Herr **Kollmann:** Kaum 2 km, sonst sind die Lokalfrachten ganz anderer Natur.

Mein Walzeisen aller Art stellt sich in den Selbstkosten auf $132,_{90}$ *M.* pro Tonne; meine Feinbleche, die sich in der Stärke von $0,_{3}$—1 mm bewegen — stärker darf ich sie nicht machen, da bin ich nicht konkurrenzfähig dem Auslande gegenüber — stellen sich auf $229,_{30}$ *M.*

Vorsitzender: Weißblech machen Sie nicht?

Herr **Kollmann:** Ich hatte schon die Vorrichtungen zur Weißblechproduktion geplant, aber die englische Konkurrenz ist darin so stark, daß wir es nicht wagen, diesen Fabrikationszweig zu beginnen.

Vorsitzender: Wird in Oberschlesien überhaupt Weißblech gemacht?

Herr **Kollmann:** Nein, aber ich würde sofort bei genügendem Schutz gegen die englische Konkurrenz damit anfangen, nicht etwa um die Produktion zu vergrößern, sondern um die Produkte zu verfeinern, weil wir die Kohlen in Schlesien sehr billig haben.

Frage 3:

Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:
die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate?
die Transportkosten derselben?
die Arbeitslöhne?
die allgemeinen Betriebs-, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

Bei den gewöhnlichen Rohschienen zur Handelseisenqualität brauche ich auf je 1 000 kg produzirter Rohschienen auf Roheisen $63,_{80}$ *M.*, auf Puddelkohle $4,_{30}$ *M.*, auf die gesammten Arbeitslöhne $9,_{50}$ *M.*, für Chamotten, Gezähe, Eisenguß, Metallguß, Schmieralien u. s. w. $1,_{40}$ *M.*, für Beamtengehälter $1,_{10}$ *M.*, für Handlungsunkosten $2,_{40}$ *M.*, Summa $82,_{50}$ *M.* Ich brauche zu 1 000 kg Rohschienen 1 200 kg Roheisen. Von der Summe $82,_{50}$ *M.* gehen nun $2,_{9}$ *M.* bei uns ab für gewonnene Zünder zur Zinkfabrikation und für verkaufte Puddel- und Schweißofenschlacken, so daß $79,_{60}$ *M.* verbleiben. Es treten 5 pCt. Amortisation des Anlagekapitals mit $3,_{20}$ *M.* und ebenso 5 pCt. Verzinsung mit $3,_{20}$ *M.* hinzu; so kommen wir auf die Selbstkosten von 86 *M.* pro 1 000 kg.

Bei je 1 000 kg Handelseisen aller Art stellt sich das sogenannte Einsatzmaterial in die Schweißöfen auf $105,_{30}$ *M.*, die Kohle auf $3,_{20}$ *M.*, Gesammtarbeitslohn auf $10,_{80}$ *M.*, Chamotten u. s. w. auf $3,_{30}$ *M.*, Beamtengehälter auf $1,_{50}$ *M.*, Handlungsunkosten $3,_{40}$ *M.*, Summa $127,_{5}$ *M.*, hiervon ab der Erlös aus Zünder und Schlacken mit $2,_{60}$ *M.*, hierzu tritt die Amortisation mit 4 *M.* und die Verzinsung mit 4 *M.*, so daß die Gesammtselbstkosten bei mir für jede Dimension sich im Durchschnitt auf $132,_{90}$ *M.* stellen.

Herr **v. Schloer:** Wenn ich Ihre Angabe richtig aufgefaßt habe, so schlagen Sie das Einsatzmaterial in den Schweißöfen höher an, als die Rohschienen.

Herr **Kollmann:** Das kommt daher, daß ich auf 1 000 kg fertiges Produkt 1 300 kg Einsatz rechne; aus 1 300 kg Einsatz resultiren: 1 000 kg gutes Eisen, $11,_{1}$ kg Ausschuß und $75,_{70}$ kg Eisenabschnitte.

Herr **Stumm:** Sie haben in diesen Selbstkosten die Amortisation und Verzinsung mitberechnet. Das würde streng genommen erst bei Frage 4 kommen. Könnten Sie uns nicht gleich die Zahlen ohne die Verzinsung und Amortisation für jede Position angeben?

Herr **Kollmann:** Diese Zahlen gehen aus meinen Angaben hervor. Ich war gezwungen, meine Feinblechstrecke zu vergrößern; meine Gesammtproduktion im Werke ist dadurch geringer in Centnerzahl geworden; ich mußte, da ich in grobem Eisen nicht mehr konkurrenzfähig war, mein Grobeisen mehr und mehr zu Blechen verarbeiten, d. h. verfeinern. Die Selbstkosten meiner Feinbleche sind folgende: Das verarbeitete Eisenmaterial kostet auf je 1 000 kg Feinbleche $157,_{80}$ *M.*, Kohlen und Zünder 7 *M.*, Gesammtlöhne $27,_{6}$ *M.*, Chamotte u. s. w. $17,_{80}$ *M.*, Beamtengehälter $2,_{60}$ *M.*, Handlungsunkosten $6,_{5}$ *M.* Amortisation 10 *M.*, Verzinsung 10 *M.*, Gesammtselbstkosten $239,_{30}$ *M.*

Herr **v. Schloer:** Welcher Blechlehre entspricht die Basis dieser Selbstkosten?

Herr **Kollmann:** Es sind das alles Bleche in der Stärke von $0,_{3}$ bis 1 mm. Ich arbeite nicht nach den sogenannten Nummern, sondern nach Millimetern, um jede Zweideutigkeit zu vermeiden. — Es ist also von Nr. 30 bis herauf zu Nr. 19 der Birminghamer-Lehre; Nr. 19 ist = 1 mm und Nr. 30 ist = $0,_{31}$ mm.

Die Beamtengehälter betragen auf je 100 kg Rohschienen $1,_{2}$ pCt. der Selbstkosten, bei Handelseisen $1,_{13}$ pCt. und bei Feinblechen $1,_{14}$ pCt. Darin sind die Tantièmen mitberechnet; alle Beamten stehen auf Tantième, wie ich auch.

Vorsitzender: Der Prozentsatz ist gerechnet von der Schlußsumme der Selbstkosten einschließlich der Amortisation und Zinsen?

Herr **Kollmann:** Ja. Aus $1290,_{9}$ kg Walzeisen resultiren bei mir 1 000 kg gute verkäufliche Feinbleche, $32,_{2}$ kg Ausschuß und $214,_{7}$ kg Abschnitte; die Abschnitte sind deshalb groß, weil von mir jede Blechtafel in genau bestimmten Maßen, auch bezüglich der Breite und Länge, geliefert werden muß.

Herr **v. Schloer:** Und diese Abschnitte haben den Werth des alten Eisens?

Herr **Kollmann:** Nicht bei Feinblechen; diese feinen Abschnitte haben, weil sie in Flammenöfen einen großen Abbrand erleiden, auf Roheisen reduzirt heute nur einen Werth von 34—36 *M.* pro 1 000 kg.

Frage 4:

Wie berechnen Sie die Amotisiration der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien? Sind diese Beträge unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

Meine Wohngebäude amortisire ich mit 2 pCt., Werkgebäude mit 3 pCt., laufende Maschinen mit 5 pCt., Kessel mit 10 pCt., Werkzeugmaschinen mit $7^1/_2$ pCt.; das giebt im Durchschnitt 5 pCt. bei meiner Anlage.

Herr **Stumm:** Daraus geht also hervor, daß die Zahlen, die der Herr Sachverständige als Amortisationssummen gegeben hat, theilweise diejenigen Beträge enthaltsen welche wir unter die Unterhaltungskosten einzubegreien pflegen, da er ja von Amortisation der Dampfkessel gesprochen hat. Wenn Sie einen Dampfkessel durch einen neuen er-

setzen, so ist er auf dem Amortisationskonto bereits amortisirt, so daß Sie also diesen Betrag in Ihren eigenen Unterhaltungskosten nicht mehr vorfinden.

(Zustimmung des Sachverständigen.)

Vorsitzender: Sie haben 5 pCt. als Verzinsung angeführt?

Herr **Kollmann:** Ja, dafür könnte ich ja auch Rentenbriefe und Hypotheken kaufen, und bei dem heutigen Würfelspiel in der Industrie, glaube ich, ist diese Rente nicht zu hoch.

Frage 5:

Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

Vorsitzender: Seit wann sind Sie in Betrieb getreten?

Herr **Kollmann:** Am Sedantage 1873.

Vorsitzender: Und Ihr Rechnungsjahr geht —?

Herr **Kollmann:** Vom 1. Juli bis 30. Juni.

Vorsitzender: Also wenn Sie von den Selbstkosten für 1874 sprechen, so gilt das vom 1. Juli 1874 bis zum 30. Juni 1875.

Herr **Kollmann:** Ja. Für Rohschienen zu Handelseisen 130,1 M. pro 1874, 1875 = 102,6 M., 1876 = 95,70 M., 1877 = 86,90 M.; für Handelseisen 1874 = 191 M., 1875 = 154,5 M., 1876 = 145,6 M., 1877 = 133,2 M.; wir produzirten Feinbleche 1874 zu 328,30 M., 1875 zu 282 M., 1876 zu 249,5 M. und 1877 zu 237,60 M.

Frage 6:

Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

Wir haben ein geringes Anlagekapital, nur 1 800 000 M.

Vorsitzender: Ihre Gesellschaft ist eine Kommanditgesellschaft, keine Aktiengesellschaft?

Herr **Kollmann:** Der Firma nach sind wir allerdings eine Aktiengesellschaft, — ich bin gar nicht stolz auf diese Form, aber wir haben nur 5 Aktionäre.

Eine Veränderung ist in dem Aktienkapital nicht eingetreten, nur haben wir an einer bestehenden Maschine noch eine neue Feinstrecke gekuppelt und die Blechstrecke vergrößert, das hat vielleicht 60 000 M. betragen.

Herr **Meier:** Sind die aus den vorhandenen Mitteln genommen?

Herr **Kollmann:** Ja, anders würde man heute ja kein Geld bekommen.

Herr **v. Schloer:** Ich möchte den Herrn Sachverständigen fragen, ob Sie nicht angeben können, welches Gesammtquantum Sie pro Jahr produziren?

Herr **Kollmann:** Das wechselt allerdings, weil wir nicht vollauf beschäftigt sind.

Meine letzte Jahresproduktion betrug an Rohschienen 11 250 000 kg, Handelseisen 9 000 000 kg und Feinbleche 1 800 000 kg. — Ich könnte aber 25 pCt mehr produziren.

Frage 7:

Steckt Gründergewinn darin, event. in welchem Maße?

Nein, ich bin selbst mit allen meinen Ersparnissen betheiligt; wir haben nicht einen Pfennig Gründergewinn.

Frage 8:

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Für mich ist das konkurrirende Ausland in erster Linie Belgien, dann England, dann die Länder, nach denen ich exportire. — In England ist im Middlesborough-Distrikt der Preis für Puddelroheisen 37—38 M., in Belgien 38—40 M. Ich habe mich aber überzeugt, daß in Belgien eine gewisse Sorte Roheisen speziell zur Bandeisenfabrikation geeignet erblasen wird, welches die Werke dort mit 34 M. nach unserem Gelde verkaufen.

Herr **Stumm:** Es würde also dort das Roheisen, welches sich zu Bandeisen eignet, billiger sein als anderes Roheisen?

Herr **Kollmann:** Ja, aber das Bandeisen ist auch danach, ich konkurrire damit, aber es drückt doch den Preis. Es kommt den Leuten in Belgien eben nur darauf an, daß bei der Walzarbeit das Kaliber gerade ausgefüllt wird, die Qualität kann miserabel schlecht sein. Allerdings bei den Böttchern zeigen sich dann diese Sünden, aber beim Walzen selbst ist das nicht von Belang.

Puddelroheisen kostet bei uns 52 M. ab Ofen. Wir brauchen pro je 100 kg Rohschienen 120 kg Roheisen, so daß wir England resp. Belgien um 18 M. pro 1000 kg Rohschienen im Roheisenpreise nachstehen.

Zu Handelseisen brauche ich 1560 kg gekauftes Roheisen, — das Roheisen stellt sich beim Engländer resp. Belgier um 23,4 M. günstiger — und bei Feinblechen muß ich 2010 kg Roheisen pro je 1000 kg Produkt kaufen; da steht sich der Engländer pro 1000 kg Feinbleche allein im Roheisen besser um 30,2 M. Dagegen stehen wir bezüglich der Kohlen besser als England, wir haben in Oberschlesien sehr billige Flammkohlen.

Herr **Stumm:** Sie haben bei dieser Rechnung angenommen, daß in Belgien und England derselbe Kohlenverbrauch stattfinde wie bei Ihnen?

Herr **Kollmann:** Ja, das habe ich angenommen.

Im Middlesborough-Distrikt kostet nach meinen Ermittelungen die Puddelkohle 7 M., bei uns nur 3,20 M. franko Werk, — meine Kohle ist zwar etwas geringer an Qualität, aber sehr billig. Zu 100 kg Rohschienen brauche ich 134 kg Puddelkohlen; zu Handelseisen brauche ich 95 bis 100 kg, zu Blechen 160 kg. — Diese Vortheile bei der Kohle kompensiren sich aber aber zu unseren Ungunsten mit den genannten Nachtheilen in Roheisen und das Resultat ist, daß England und Belgien uns in Oberschlesien überlegen sind, d. h. durch ihre natürlichen Verhältnisse billiger produziren 1. bei je 1000 kg Rohschienen um 14,60 M. 2. bei je 1000 kg Handelseisen 21,70 M. und 3. bei je 1000 kg Feinbleche von 0,3 — 1 mm um 28,1 M.

Herr **Stumm:** Sie haben auch hier wieder angenommen, daß England denselben relativen Kohlenverbrauch habe wie Sie?

Herr **Kollmann:** Nein, die Engländer haben bloß 1100 kg pro 1000 kg Rohschienen und bei Walzeisen nur 700 kg, bei Feinblech bloß 1300 kg. Die englische Kohle ist besser im Werthe, sie verbrauchen deshalb etwas weniger. Unsere Kohle ist sehr billig, wir verbrauchen aber etwas mehr. Im Großen und Ganzen ist in der Weiterverarbeitung des Roheisens für die Puddel- und Walzwerke Oberschlesien (Roheisen selbst ausgeschlossen) etwas günstiger daran, als England.

Vorsitzender: Haben Sie diese Verhältnißzahlen aus eigener Erfahrung?

Herr **Kollmann:** Ich bin selber dort gewesen und kenne die englischen Verhältnisse, ich war als Puddler im Middlesborough-Distrikt und in Belgien.

Vorsitzender: Das ist aber alles aus Ihren früheren Erfahrungen?

Herr **Kollmann:** Ich habe auch Korrespondenzen geführt, um die Zahlen zu ermitteln, so daß ich nach bestem Wissen und Gewissen diese Zahlen als die heutigen angeben kann.

Oesterreich hat für uns selbstverständlich eine große Bedeutung. Sie kennen ja unsere geographische Lage in Oberschlesien, und wir sind nicht Schuld an jener chinesischen

Mauer, die uns dort den Markt verschließt, so daß wir es in Folge der Handelspolitik fast als Strafe ansehen müßten deutsche Staatsbürger zu sein, wenn nicht der Patriotismus stärker wäre, als der Mammonismus.

Die Selbstkosten für das Roheisen stellen sich dort auf 36 Gulden, nach dem heutigen Kurs von 1 Gulden = $1{,}72$ ℳ auf $61{,}92$ ℳ. Das Bessemer Roheisen stellt sich dort auf 43 Gulden = 74 ℳ. und das Walzeisen auf 90 Gulden = $154{,}8$ ℳ. in den Selbstkosten pro 1 000 kg.

Die russischen Produktionsverhältnisse tangiren uns weniger als die russischen Zollverhältnisse, und wir bekommen jetzt eine starke Konkurrenz dicht bei uns in Russisch-Dombrowa. Ich war zweimal dort auf dem neuen Stahlschienenwalzwerk, man hat dort das Martinverfahren eingerichtet, und die Produzenten haben von der russischen Regierung auf ungefähr 5 Jahre Schienen im festen Auftrag bekommen. Die Leute sind geschützt mit 40 Kopeken Zoll pro Pud und erhalten noch 35 Kopeken in Papier als Fabrikationsprämie für jedes Pud. Sobald der russische Konsum von ihnen gedeckt sein sollte, werden sie in Folge dieser Fabrikationsprämie ihre Stahlschienen auch zu uns nach Oberschlesien bringen.

Herr **Stumm**: Können Sie uns die bortigen genauen Selbstkosten angeben?

Herr **Kollmann**: Nein, aber die Selbstkosten werden fast dieselben wie bei uns sein. Das Bessemer Roheisen kostet heute noch von Oesterreich, auf zollfreie Lizenz bezogen, dort ca. 77 bis 80 ℳ.; die Werke haben vorzügliche Flammkohlen direkt an Ort und Stelle; es liegt also wohl kein Grund vor, weshalb eine Meile jenseits der Grenze die Herren nicht genau so billig produziren sollten, wie eine Meile diesseits der Grenze. Die Herren bauen dort auch schon ihre Hochöfen und werden nächstens aus ihren eigenen Erzen Roheisen blasen. Ob die Dombrower Kohlen sich zur Verkokung eignen, ist noch nicht festgestellt, möchte ich auch bezweifeln, aber dann haben sie ja die nahe gelegenen preußischen Koksfohlen.

Herr **Stumm**: Besteht auch ein Kohlenzoll in Rußland?

Herr **Kollmann**: Ja, $^1/_2$ Kopeke pro Pud.

Herr **Stumm**: Kopeken und Pud stimmt ja ziemlich mit Groschen und Centner.

Vorsitzender: Ich kann referirend bemerken, daß die preußische Regierung sich alle mögliche Mühe gegeben hat, den Zoll zu beseitigen, aber es ist bisher nicht gelungen.

b. Arbeiterverhältnisse.

Frage 1:

Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit, oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

Herr **Kollmann**: Unsere Bevölkerung leidet in hohem Maße an Arbeit. Die Leute kommen zu Dutzenden zu mir in meiner Eigenschaft als Amtsvorsteher und ersuchen mich, ihnen Arbeit zu geben. Unsere Kohlen- und Eisenproduktion hat abgenommen. Das Ausland hat einen Kohlenzoll, und in Folge dessen finden unsere Leute im Auslande zum Theil diejenige Arbeit, die ihnen das Vaterland versagt. Ich habe hier eine der neuesten Nummern der Kattowitzer Zeitung, worin 100 Bergarbeiter nach Russisch-Dombrowa, gleich jenseits der deutschen Grenze, verlangt werden, während unsere Arbeiter nicht voll beschäftigt sind.

Frage 2:

Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

Am 1. Mai v. J. war ich gezwungen, diejenigen Puddler zu entlassen, die auf Rohschienen bisher nach Oesterreich gearbeitet hatten. Es war gerade nach der Verhandlung über den Handelsvertrag mit Oesterreich, Antrag Varnbüler, als Oesterreich 2 Tage darauf den Rohschienenzoll, der im autonomen Wege ermäßigt war, von 25 Kreuzer pro Zollcentner auf 1 Gulden 25 Kreuzer pro Zollcentner wieder erhöhte.

Vorsitzender: Ich weiß nicht, ob den Herren diese Verhältnisse bekannt sind. In dem Handelsvertrag von 1865 und 1868 existirt eine Tarifposition, die lautet: Roheisen, Brucheisen und verschiedenes Andere nach preußischem Satze 5 Groschen. Dagegen eine andere Position: Luppeneisen, fertiges Eisen, Walzeisen zu 25 Groschen. Diese Rohschienen sind nur über die österreichische Grenze gegangen und sind ganz ursprünglich als Luppeneisen verzollt worden, später aber sind die Rohschienen nicht als Luppeneisen, sondern als Brucheisen behandelt werden. Das hat lange Jahre bestanden, und es hat sich in Folge dessen ein sehr lebhafter Absatz von gebrochenen Rohschienen nach Oesterreich etablirt, und namentlich das Werk Bismarckhütte hat dadurch einen großen Ausfuhrposten nach Oesterreich gehabt. Im vorigen Jahre nun — ob das mit hiesigen Vorkommnissen in Verbindung zu bringen ist, weiß ich nicht — hat die österreichische Regierung gefunden, daß diese Schienen kein Brucheisen seien, sondern Luppeneisen. Es hat deshalb die Tarifposition für Luppeneisen in Anwendung gebracht, und dadurch ist der Absatz der oberschlesischen Werke nach Oesterreich sehr gefährdet worden. Die Werke haben deshalb bei der preußischen Staatsregierung die Vermittelung nachgesucht, das alte Verhältniß wieder herzustellen, es hat aber, wie die Verhandlungen ergeben haben, auf Grund des klaren Wortlauts der Tarifposition nicht gelingen können, dem Wunsche der Fabrikanten gerecht zu werden. Es wird den Verhandlungen der beiderseitigen Kommissarien, wenn sie wieder in Verhandlungen treten zum Abschluß eines österreichisch-deutschen Handelsvertrages, vorbehalten bleiben, eine Aenderung darin herbeizuführen.

Ich wollte nun noch die Frage an Sie richten: haben Sie die Ueberzeugung, daß, wenn Sie die Rohschienen im ganzen Zustande über die Grenze gebracht haben würden, sie als Roheisen oder Brucheisen tarifirt worden wären?

Herr **Kollmann**: Ich habe sie sehr selten gebrochen nach Österreich gebracht, sondern fast immer in ganzen Stäben.

Herr **Huber**: Glauben Sie, daß nach dem Wortlaut des Vertrages jene Erhöhung des Zolls zuläßig war?

Herr **Kollmann**: Ja; ich habe auch nur gesprochen von einer Erhöhung des auf autonomen Wege vorher ermäßigten Rohschienenzolls. Es ist nicht gegen den Wortlaut des Handelsvertrages, aber gegen den auf autonomen Wege ermäßigten Zollsatz gehandelt worden.

Ich konstatire aber, daß seit dem Handelsvertrage von 1868 Oesterreich niemals unsere Rohschienen anders, als wie zu 25 Kreuzer pro Zollcentner verzollt hatte, und daß der Erlaß des österreichischen Finanzministeriums vom 9. Februar 1871 (Zahl 3269) ausdrücklich diesen billigeren Tarifsatz legalisirte. Erst am 1. Mai 1877 trat der höhere Zollsatz in Kraft.

Vorsitzender: Wir kehren also zu der Frage 2 zurück.

Herr **Kollmann**: Ich habe eine Feinblechstrecke erweitert und deshalb wieder mehr Rohschienen gepuddelt, um die stillstehenden Puddelöfen zu beschäftigen.

Frage 3:

Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

Ich bin seit 1865 in Oberschlesien, habe immer ein großes Interesse für Lohnverhältnisse gehabt und will Ihnen da die Lohnsätze angeben:

	Arbeitsverdienste in Oberschlesien pro Tag:					
	für den ersten Puddler	für den zweiten Puddler	für den dritten Puddler	für den Walzer	für den Schweißer	für den Tagelöhner
	M.	M.	M.	M.	M.	M.
im Jahre 1869	3,75	2,5	2,1	2,5	3,5	1,4 — 1,5
" " 1870	4,20	2,8	2,4	2,8	4,0	1,6
" " 1871	4,60	3,1	2,7	3,1	4,1	1,8
" " 1872	5,50	3,5	3,1	3,5	5,0	1,9
" " 1873	5,50	3,5	3,1	3,5	5,0	1,9
" " 1874	5,20	3,3	2,8	3,3	4,8	1,7
" " 1875	4,80	3,0	2,6	3,0	4,2	1,6
" " 1876	4,20	2,8	2,4	2,8	3,8	1,5
" " 1877	3,30	2,4	2,0	2,4	3,2	1,4
" " 1878	3,20	2,3	1,9	2,3	3,1	1 — 1,2

Ich bemerke, daß in Oberschlesien nach einer sorgfältigen Statistik der Hüttenarbeiter blos 256 Schichten pro Jahr macht und der gewöhnliche Tagelöhner 275—280 Schichten im Durchschnitt.

Herr **Stumm**: Es ist das eine interessante Angabe, nach der ich die bisherigen Sachverständigen immer vergeblich gefragt habe.

Vorsitzender: Frage 4:

Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden, oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

Herr **Kollmann**: Die Löhne müssen unbedingt erhöht werden, wenn nicht eine soziale Gefahr heraufbeschworen werden soll. Ich kenne die Arbeiterverhältnisse in Oberschlesien sehr genau und kenne bei mir auf einem kleineren Werke von ca. 600 Arbeitern ziemlich jeden Arbeiter persönlich und auch fast alle Frauen und Kinder der Arbeiter. Wenn ich nun konstatire, daß Sie heute in Oberschlesien den gewöhnlichen Tagelöhner von der Straße mit 1—1,30 M. Lohn auf seine eigene Kost haben können, und daß sich bei mir als Amtsvorsteher täglich eine Menge von Leuten zu diesem Lohnsatz um Arbeit melden, so ist damit wohl genug gesagt.

Frage 5:

Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

Unsere ganze Arbeiterbevölkerung würde degeneriren. Sie wissen es ja, Herr Oberberghauptmann, die Leute sind so wie so mäßig in ihren Genüssen, sie leben ja fast nur von Kartoffeln und Häring.

Vorsitzender: Mit Ausnahme des Schnapses, darin sind Sie nicht mäßig.

Herr **Kollmann**: Es kostete bei uns 1865 das Pfund Rindfleisch mittlerer Qualität 3 Sgr., heute 45 ₰; die Kartoffeln kosteten 1865 12½ Sgr., 1877 19½ Sgr.; vor einigen Wochen habe ich allerdings wegen der ungewöhnlichen Ernte und wegen des schlechten Standes der österreichischen und russischen Valuta ca. 4 000 Centner Kartoffeln à 1,65 M. franko Hütte gekauft, wofür die oberschlesischen Landwirthe der schlechten österreichischen und russischen Valuta wegen, sie nicht liefern konnten.

Ich meine, daß der standard of life des Arbeiters seit 1865 unbedingt zurückgegangen ist, er hatte sich ja von 1870—1874 gehoben, aber namentlich seit 1877 ist er zurückgegangen. Speziell in meinem Amtsbezirk habe ich zwei Jahre hintereinander eine Suppenanstalt errichten müssen und die Beiträge in aller Welt zusammengesammelt; wir hatten in meinem Amtsbezirk, der nur ca. 6 500 Seelen hat, dort täglich 120 hungrige Menschen zu speisen.

Frage 6:

Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Eine Lohnerhöhung in dem Maße, wie sie in Oberschlesien vorgekommen ist, hat nur günstig gewirkt, wenigstens ist bei uns nicht vorgekommen, was man von Berliner Steinträgern erzählt hat, daß sie Champagner getrunken hätten. Die Leute haben sich damals besser gekleidet, haben sich einen Tisch, auch wohl ein Sopha angeschafft, auch ein zweites Bett, während heute eine oberschlesische Arbeiterfamilie meist nur ein, höchstens zwei Betten hat; die Leute schlafen auf der Diele.

Die Leute trinken aber auch wegen der niedrigen Löhne heute mehr Schnaps, als früher, namentlich ganz billigen Schnaps, das reine Kartoffelfuselöl, denn Bier ist verhältnißmäßig theurer. Ferner sind auch die Leute durch die niedrigen Löhne in die Hände der sogenannten Rückkaufshändler gefallen, das ist ein sehr schädliches Institut in Oberschlesien.

Herr **v. Schloer**: Ich möchte fragen, was ist das für ein Gewerbe, die Rückkäufer?

Herr **Kollmann**: Sie sind legalisirt; der Volksmund nennt sie Wucherer.

Herr **v. Schloer**: Es sind also wohl die Privatpfandleiher?

Herr **Kollmann**: Jawohl.

Frage 7:

Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

Nein, die Sozialdemokraten sprechen nicht polnisch; das ist wohl der einzige Grund.

Frage 8:

Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

Frage 9:

Sind dieselben einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

Oberschlesien hat einen sehr gewandten Arbeiterstand, aber er ist nicht so ausdauernd wie ein Wallone oder ein Arbeiter im Middlesborough-Revier. Zur Feineisenfabrikation sind unsere Leute sehr gewandt, während zu den Arbeiten, die starke, physische Kräfte erfordern, der slavische Arbeiter

bei uns im Allgemeinen schwach ist. So habe ich es nicht fertig bringen können, bei den Puddelöfen nur mit 2 Leuten zu arbeiten. Ich habe den 2 Leuten, mit denen ich zu arbeiten intendirte, denselben Gesammtlohn versprochen, wie drei Puddlern, und es waren ordentliche Leute, aber sie haben es nicht ausgehalten. Solcher baumlanger starker Wallone im Distrikt von Lüttich, oder ein Arbeiter bei Cockerill wendet eine Luppe von 2 – 3 Ctr. mit einer Hand herum, — das bringt unser Arbeiter nicht fertig.

Vorsitzender: Haben Sie zu Frage 8 und 9 genaue Zahlen anzugeben?

Herr **Kollmann:** Nein!

Vorsitzender: Es käme also:

c. Frachten.

Frage 1:

Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

Herr **Kollmann:** Es betragen die Eisenbahnfrachten in vollen Waggonladungen:

a) von Station Schwientochlowitz O./S. nach:

	Entfernung in Kilometern.	pro je 100 kg Walzeisen und Bleche. ℳ	pro je 100 kg Roheisen. ℳ
1. Tilsit	841	vakat	vakat
2. Königsberg i. Pr.	787	2,32	2,00
3. Insterburg	787	2,56	2,01
4. Gumbinnen	812	vakat	vakat
5. Elbing	670	2,01	1,69
6. Danzig	655	1,90	1,65
7. Dirschau	624	1,90	1,57
8. Pr. Stargard	642	2,31	1,63
9. Thorn	485	1,44	1,14
10. Bromberg	496	1,54	1,16
11. Posen	344	1,22	0,84
12. Schneidemühl	487	1,77	1,22
13. Colberg	671	2,41	vakat
14. Stargard	517	1,78	1,20
15. Stettin	531	1,41	1,41
16. Stralsund	705	2,06	vakat
17. Hamburg	796	2,66	1,95
18. Wittenberge	637	2,46	1,84
19. Berlin	510	1,91	1,36
20. Magdeburg	605	2,26	1,66
21. Halberstadt	652	2,42	1,79
22. Nordhausen	659	2,44	1,81
23. Sangerhausen	621	2,30	1,70
24. Erfurt	652	2,44	1,84
25. Weimar	630	2,38	1,80
26. Leipzig	535	2,00	1,50
27. Dresden-Neustadt	448	1,70	1,30
28. Dresden-Altstadt	456	1,73	1,32
29. Bautzen	391	1,51	1,15
30. Zwickau	vakat	2,29	vakat
31. Zittau	378	1,45	1,11
32. Görlitz	345	1,33	1,00
33. Liegnitz	246	0,99	0,76
34. Schweidnitz	221	0,96	0,78
35. Breslau	180	0,70	0,52
36. Frankfurt a. O.	429	1,63	1,18
37. Glogau	321	1,14	0,80
38. Brieg	139	0,60	0,42
39. Oppeln	98	0,46	0,32
40. Cosel, Stadt	63	0,34	0,24
41. Ratibor	89	0,12	0,30
42. Gleiwitz	19	0,16	0,10
43. Oderberg	115	0,56	0,42
44. Neiße	138	0,60	0,42
45. Ziegenhals	127	0,54	0,40
46. Warschau	327	0,10 ℳ + 41,02 Kopek.	wie bei Walzeisen.
47. Wien	394	0,56 ℳ + 102,08 kr.	0,38 ℳ + 71,04 kr.

b) von Station Stettin nach:

	Entfernung in Kilometern.	pro je 100 kg Walzeisen und Bleche. ℳ	pro je 100 kg Roheisen. ℳ
1. Schwientochlowitz	531	1,66	1,41
2. Posen	208	0,92	0,71
3. Breslau	351	1,35	1,00
4. Glogau	255	1,02	0,80
5. Brieg	392	1,50	1,11
6. Oppeln	433	1,50	1,19
7. Kosel (Stadt)	480	1,86	1,31
8. Ratibor	506	1,72	1,37
9. Gleiwitz	512	1,60	1,37
10. Oderberg	532	1,86	1,47
11. Neiße	439	1,72	1,21
12. Ziegenhals	458	1,78	1,25

Aus beiden Frachttabellen geht, unter Zugrundelegung der oberschlesischen und der englischen Selbstkosten hervor, wie sehr die englische Konkurrenz bis in das Herz von Oberschlesien hinein den Markt bezüglich der Preisnormirung beherrscht; englisches Gießereiroheisen verdrängt durch seinen Preis das oberschlesische Gießereiroheisen voll und ganz in allen Theilen Oberschlesiens. Nach Breslau kann gar kein oberschlesisches Gießereiroheisen mit dem englischen im Preise konkurriren.

Welches sind Ihre Hauptabsatzgebiete?

Herr **Kollmann:** Ich setze zunächst in meiner Umgegend in Oberschlesien ab, dann weiter nach Breslau und Berlin, ab und zu nach Magdeburg, dann bis Görlitz und Dresden und auch bis nach Stettin. Ueber Stettin hinaus ist mir der Absatz sehr erschwert durch die englische und belgische Konkurrenz. Nach Oesterreich hat der Absatz ganz aufgehört wegen des heutigen Standes der beiden Valuten und wegen der Zölle. Unser bestes auswärtiges Absatzgebiet ist Rußland.

Herr **Huber:** Sonst haben Sie keinen Absatz nach dem Auslande?

Herr **Kollmann:** Nein.

Frage 2:

Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Auf welcher Basis die einzelnen Tarifsätze konstruirt sind, das anzugeben, würde, glaube ich, zu talmudischen Studien führen. Im Allgemeinen ist uns wohl die oberschlesische Bahn mit einzelnen Sätzen entgegengekommen. Ich führe nur Beschwerde über Folgendes bei der oberschlesischen Bahn: es wäre ab und zu möglich, ein Pöstchen oberschlesisches Roheisen nach Oesterreich zu bringen; da hätten wir von Schwientochlowitz nach Oderberg 115 km zu fahren, der Frachtsatz beträgt 0,42 ℳ für Roheisen und 0,56 ℳ für Walzeisen, Alles pro 100 kg, das heißt, oberschlesisches Roheisen wird auf der oberschlesischen Eisenbahn zum Transport nach Oesterreich tarifirt mit 0,365 ₰ pro 100 kg und pro Kilometer oder mit 1,37 ₰ pro Centnermeile, oberschlesisches Walzeisen mit 0,487 ₰ pro 100 kg und pro Kilometer oder mit 1,8 ₰ pro Centnermeile, während dieselbe oberschlesische Bahn aus-

ländisches Roheisen im Verkehr Stettin-Oderberg nach Oesterreich auf 532 km mit 1,47 ℳ. verfrachtet, d. h. mit 0,276 ₰ pro 100 kg und pro Kilometer, also das englische Roheisen wird auf der oberschlesischen Bahn um ca. 32 pCt. billiger im Einheitssatze gefahren, als das einheimische, und das englische Walzeisen zahlt auf derselben Bahn ebenfalls im Transitverkehr ca. 38 pCt. weniger Fracht im Einheitssatze, als unser Fabrikat beim Export von Schwientochlowitz nach Oderberg. Ich gebe zu, daß die Entfernung von Stettin nach Oderberg, 532 km, erheblich größer ist, als die unsrige von Schwientochlowitz nach Oderberg mit nur 115 km, aber ich glaube doch, der Einheimische ist berechtigt zu verlangen, daß das fremde Eisen nicht billiger gefahren wird als das einheimische zur Zeit eines industriellen Nothstandes.

Dann muß ich noch einer Beschwerde gegen die oberschlesische schmalspurige Bahn Raum geben. Man sagt vielfach: „keine Kanäle, aber Sekundärbahnen!" Wir haben eine Sekundärbahn und ich habe deren Frachtsätze mitgebracht. Ja, wenn das Geltung haben soll, was im Jahre 1867 in die norddeutsche Bundesverfassung aufgenommen ist — ich weiß nicht, ob es später eliminirt ist —, daß der Centner die Meile für einen Pfennig gefahren werden soll, dann weiß ich nicht, wie dieser Frachttarif der schmalspurigen Bahn zu solchen hohen Sätzen kommt. Wir zahlen bei einer Entfernung von 30 km = 0,75 ₰ Bahnfracht pro 100 kg und pro Kilometer, d. h. pro Centner und pro Meile = 2,81 ₰; bei 20 km Frachtweg zahlen wir 0,8 ₰ und bei 10 km Entfernung gar 0,92 ₰ pro je 100 kg, d. h. 3 ₰ und 3,45 ₰ pro Centner und pro Meile; der durchschnittliche Transport unsrer Rohmaterialien mag in Oberschlesien 10 km ausmachen, d. h. die oberschlesische schmalspurige Bahn fährt dann nicht viel billiger, als ein Fuhrmann. Ich betone dabei, daß wir auf jeden Centner Roheisen ca. 6½ Ctr. Materialtransport haben.

Herr **Stumm**: Ich möchte in Bezug auf die Reichsverfassung bemerken, daß der Pfennigtarif darin nur in Bezug auf weitere Entfernung in Aussicht genommen ist und daß das Wort „thunlichst" darin steht.

Herr **Kollmann**: Ich möchte mir darauf zu erwidern erlauben, daß ich den Einpfennigtarif keineswegs direkt verlange, aber 345 pCt. mehr zu bezahlen, scheint uns doch zu viel.

Herr **Stumm**: Ich bestreite nicht, daß der Tarif zu hohe Sätze enthält, aber der Herr Sachverständige wird zugeben müssen, daß der Pfennigtarif der Reichsverfassung sich nicht auf Lokalbahnen beziehen kann, sondern nur auf den durchgehenden Verkehr Anwendung findet.

Herr **Kollmann**: Dann bin ich auch der Ansicht, daß unter den heutigen Verhältnissen, wo die oberschlesische Bahn immer noch 7, 8, 9 pCt. Dividende vertheilte, die Bahn ganz gut Walzeisen und Bleche billiger fahren könnte, d. h. zum Roheisentarife, wenigstens so lange, bis wir wieder eine bessere Konjunktur haben. Ich stimme voll und ganz für das System der Reichsbahnen, nicht unter der Voraussetzung etwa, daß der Staat ein Geschäft damit machen soll; ich bin dafür, daß die Eisenbahnen nichts weiter bringen sollen, als höchstens eine mäßige Verzinsung und die Amortisation; ich sehe die Eisenbahnen überall nur an als Mittel, die produktiven Kräfte zu wecken, die im Lande sind.

Frage 3:

Genießt das Ausland billigere Frachten, als Sie, und in welcher Weise macht sich dies geltend?

Ich habe das schon angeführt.

Frage 4:

Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

Diese Frage ist auch schon beantwortet.

d. Verkaufspreise.

Frage 1 und 2:

Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte?

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Mein erstes Fabrikat, Rohschienen, ist absolut nicht mehr zu verkaufen. Es war dies seit Jahren, außer Roheisen, der einzige Export nach Oesterreich.

Vorsitzender: Im Inlande verkaufen Sie keine?

Herr **Kollmann**: Nein, denn das große Puddelwerk, „Loriwerk" genannt, in unserer Nähe im Werthe von ca. 2 400 000 ℳ. im Jahre 1872 neugebaut, das auf den Export nach Oesterreich angewiesen war, verkauft jetzt, nachdem Oesterreich sich abgeschlossen hat, die Rohschienen, nur um die Arbeiter zu beschäftigen, zu Preisen, mit denen wir nicht konkurriren können.

Handelseisen bezahlt man heute durchschnittlich mit 103 ℳ. Grundpreis; ich erziele seit einiger Zeit 121,10 ℳ. durchschnittlich inkl. aller Ueberpreise. Meine Feinbleche verkaufe ich im Export mit 230 ℳ. Durchnittspreis.

Herr **Stumm**: Wie steht es im Uebrigen mit Ihren Ueberpreisen?

Herr **Kollmann**: Diese sogenannten Ueberpreise stehen jetzt auf sehr wackeliger Grundlage. Ich nehme im Preise, was ich erzielen kann, und glaube, daß ich verhältnißmäßig noch einen ganz guten Verkaufspreis im Vergleich zu andern Werken in Oberschlesien erziele, hauptsächlich deshalb, weil ich nur ein kleines Werk habe und die ca. 240 000 Ctr., die ich produzire, leichter und persönlich verkaufen kann, was bei einem großen Werk nicht der Fall ist. Ich bin überzeugt, daß kein größeres Werk höhere Verkaufspreise hat.

Frage 3:

Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

Ich erlaube mir, diese Zahlen in einer Tabelle beizufügen.

Oberschlesische Preise pro je 100 kg

im Jahre	Roheisen	Rohschienen	Walzeisen (Durchschnittspreise inkl. Ueberpreise.)	Feinbleche (Durchschnittspreise inkl. Ueberpreise.)
	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.
1869	7,60	—	17,24	31,25
1870	7,63	—	19,11	31,15
1871	8,59	—	19,82	31,45
1872	12,43	—	26,59	44,22
1873	12,24	—	28,73	40,11
1874	8,31	13,43	19,68	32,07
1875	6,94	11,73	15,46	28,08
1876	5,70	10,00	14,11	27,19
1877	5,21	9,76	12,39	23,89

Frage 4:

Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Ich stehe da auf dem Standpunkt, daß man nehmen muß, was man erzielen kann.

Frage 5:

Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

Die Konkurrenz zwingt uns dazu.

Frage 6:

Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

Ich habe die Originalofferten mitgebracht. Ich stand vor der Frage: „willst Du ganz stillsitzen und Händler werden — das ist das Leichtere — oder willst Du weiter Produzent bleiben?“ Ich hatte mich deswegen nach England gewendet, und man hat mir von da eine Spezifikation der verschiedenen Preise übersandt, die ich im Original hier habe. Vielleicht gefällt es den Herren, sie dem Protokoll beizulegen; nur möchte ich bitten, dann die Namen nicht zu nennen.

Herr **Stumm**: Ich möchte bitten, heute wenigstens die Hauptziffern mitzutheilen.

Herr **Kollmann**: Es offerirt England franko Schiff Hull nach unserem Gelde à 105,60 ℳ. das Handelseisen pro 1000 kg.

Herr **Stumm**: Von welchem englischen Distrikt gilt das?

Herr **Kollmann**: Von Middlesborough.

Herr **Stumm**: Wie kommen die nach Hull? Das verstehe ich nicht, denn Middlesborough ist ja selbst Seehafen.

Herr **Meier**: Man hat in Middlesborough weniger Dampfschiffe, daran mag es liegen.

Herr **Kollmann**: Dann stellt England franko Schiff Hull 109,60 ℳ. für Winkeleisen, ein Preis, zu dem mir von England offerirt worden; ferner für Schiffsbleche von 6 mm und stärker 119,1 ℳ., Alles pro 100 kg ab Schiff Hull oder Newcastle. Ich habe mir dann noch mehrere englische und belgische Preise notirt, als ich kürzlich in Odessa war, zur Zeit des Sturzes der Glasgower Bank; da purzelten die Eisenpreise wie die Aktionäre der Bank. England stellt ganz feines Bandeisen in einer Stärke von 1/20, 1/24, 1/32 Zoll zu 135 ℳ. Durchschnittspreis franko Schiff Hull; Belgien stellt Grundpreiseisen franko Antwerpen zu 102,40 ℳ. Die Konkurrenzpreise in feinen Blechen sind folgende. Ich habe die belgische Offerte an einen deutschen Eisenhändler bei mir und sogar den Brief dieses Händlers, der mir die Offerte einschickte, und wie er hörte, daß ich zur Enquetekommission reise, mir schrieb: „Sehen Sie zu, daß wir auf Feinbleche einen Zoll bekommen, wenn Sie noch nach Breslau Bleche schicken wollen.“ Ich kann Ihnen den Brief vorlegen, er ist von der respektablen Firma Wendriner u. Mamelok. Also der Preis für Feinbleche stellt sich bei 0,5 bis 1,5 mm Stärke für Bleche im Format 1 000 × 2 000 pro 100 kg auf 23 Frcs. = 18,24 ℳ. ab Station Huy, auf der Route von Lüttich nach Namur gelegen. Dann habe ich vor einigen Tagen Folgendes in Erfahrung gebracht: Ich hatte nämlich vor 14 Tagen eine Odysseusfahrt nach Wien unternommen, um zu sehen, ob man da gar nichts mehr machen könne; ich leitete einige Unterhandlungen ein, aber am 11. d. Mts. schreibt mir unser Wiener Agent, daß ein belgisches Werk Bleche 1 000 × 2 000 × 0,6 mm à 22 Frcs. ab Werk = 17,60 ℳ. nach Wien offerire pro 100 kg, während meine Selbstkosten ab Werk 23,90 ℳ. pro 100 kg betragen.

Die Belgier verfrachten diese Bleche zu 5 Frcs. pro 100 kg von Lüttich nach Wien, wodurch die Bleche sich auf 27 Frcs. unverzollt stellen. Dazu konnte ich nicht verkaufen, unsere Bleche waren um 36,60 ℳ. pro 1 000 kg zu theuer; dann sind es noch besonders Bessemer Stahlschienen — ich mache sie zwar nicht, es ist nicht meine Fabrikation —, worauf das konkurrirende Ausland reflektirt. Ferner möchte ich auf eins noch aufmerksam machen, auf die Lokomotivensubmission bei der Oberschlesischen Eisenbahn in Breslau zu Anfang Oktober v. J., wo der Lokomotivenkönig Borsig mit seinem billigsten Angebot für Deutschland von Sigl in Wien um 10 bis 12 pCt. im Preise unterboten wurde, der, glaube ich, ca. 39000 ℳ. gegen Borsig's Offerte von ca. 44000 forderte; das war nur möglich durch den zweiten Zollschutz, den die Oesterreicher haben, durch die österreichische Valuta.

Herr **Meyer**: Ist Sigl der Zuschlag ertheilt worden?

Vorsitzender: Nein, die Submission ist aufgehoben worden.

Frage 7:

Verkauft dasselbe für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt, und in welchem Verhältniß und aus welchen Gründen geschieht dies?

Herr **Kollmann**: Die Preise, die ich genannt habe, sind überall nur die Exportpreise des Auslandes; ob und wie die Leute sich gegenseitig außerdem in England und Belgien verzehren, weiß ich nicht.

e. Kreditverhältnisse.

Frage 1:

Finden die Werke Ihres Distriktes Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Wer heute kein Betriebskapital hat in der Industrie, bekommt natürlich auch keins. Eher bekommt man eine Anleihe oder Hypothek auf eine Drehorgel oder eine Schankstätte, als auf ein industrielles Werk. Herr Oberberghauptmann, Sie kennen einen angesehenen Industriellen in Oberschlesien — ich will den Namen nicht nennen —; es ist dem Mann nicht möglich, Geld auf seine ganz gesunde Industrie zu bekommen, er möchte Wucherbedingungen eingehen, aber er kann keins bekommen.

Frage 2:

Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

Diejenigen Bedingungen, die der Kapitalist vorschreibt, wenn er überhaupt Geld giebt. Ich glaube nicht, daß unter 7—8 pCt. gegen Acceptkredit ein Industrieller bei uns Geld bekommt, wenn er überhaupt etwas bekommt.

Frage 3:

Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde?

Kohlen, Chamotten, Gußwaaren, kleine Materialien und dergl. werden alle Monat per Kasse bezahlt, Roheisen beziehen wir gegen unser Drei-Monats-Accept. Wir verkaufen unsere Fabrikate auch nur gegen Drei-Monats-Tratte, die Beträge werden Ende des Monats fakturirt und dann die Tratten ausgeschrieben.

Herr **Stumm**: Lassen Sie die Tratten acceptiren?

Herr **Kollmann**? Ja, dann erst setzen wir sie in Kurs.

Frage 4:

Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt?

Gerade in Oesterreich hat unser Export darunter gelitten. Ich gebe mir alle Mühe, um dort an Stelle des verlorenen Rohschienenmarktes in Feinblech und Feineisen etwas zu machen, aber da kommt mir unsere Goldwährung überall in die Quere. Der Oesterreicher zahlt mir mit seinem Silberguldenstück, das steht heute genau, wie das österreichische Papier, d. h. 1 Gulden = 1,72 ℳ., also der Oesterreicher ist nicht so kauffähig wie früher; früher nahmen wir seine Silbergulden für voll. Es macht die Werthverminderung ungefähr 13 pCt. aus, wenn ich den früheren Kurs von 1,95 ℳ. reduzire auf 1,72 ℳ. pro Silbergulden. Ferner glaube ich unbedingt, daß wir zu wenig Umlaufsmittel haben.

Es gehört eben Oel dazu, wenn die große vielseitige Erwerbsmaschine des Landes in Gang kommen und im Gang bleiben soll, namentlich heute. Ich bin kein Freund von Papiergeld, bin aber doch der Ansicht, daß wir heute die zum Theil stillstehende Maschine mit Oel schmieren müssen, wenn dies Oel auch ein bischen unangenehm riechen sollte; ich würde deshalb wünschen, daß das Reich Darlehnskassenscheine ausgäbe, wenn auch nur auf kurze Zeit. Ich habe den wohlthätigen Einfluß solcher Darlehnskassen in den Jahren 1866 und 1870 gesehen, ein Nachtheil ist dadurch nicht entstanden. Ich weiß nicht, wie wir anders aus unserer Krisis ohne dies Hilfsmittel herauskommen sollen. Mögen Sie Zölle machen, wie Sie sie wollen, das allein hilft nicht, das allein ist heute schon zu spät; heute nach langjährigen Unterbilanzen in unserem internationalen Güteraustausche müssen wir bis auf Weiteres einen Theil neuer Umlaufsmittel in Papier haben, die wir durch regen Fleiß und Export bald wieder einziehen können.

Frage 5:

> Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

Durchschnittlich steht nach meinen Aufzeichnungen, abgesehen von heute, der englische Bankdiskont um 2 pCt. niedriger als bei uns.

Herr **Huber**: Wie ist der österreichische Bankdiskont?

Herr **Kollmann**: Durchschnittlich 1 pCt. höher als bei uns. Auf Wechsel, und wenn sie noch so gut sind, muß man 1 pCt. mehr zahlen.

Ich möchte dann noch besonders auf die Umlaufsmittel in Frankreich aufmerksam machen. Die Leute dort haben viel mehr Umlaufsmittel pro Kopf als wir, und ich sehe nicht, daß das Papiergeld dort entwerthet ist.

Dann ist es auch ein Grundfehler unserer Banken, daß sie überall den Lombard um 1 pCt. höher stellen, als den Zinsfuß auf Wechsel, während es nach meinem Dafürhalten genau umgekehrt sein müßte. Die Gewerbethätigkeit hat heute also keinen genügend billigen Kredit.

f. Einfluß der Gesetzgebung.

Frage 1 und 2:

> In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?
>
> Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung u. s. w.?

Ich glaube, die eine Frage, wie das Bergwerkssteuergesetz wirksam ist, wird blos von anderen Spezial-Sachverständigen beantwortet werden können; ich wünsche, daß die Bruttosteuer umgewandelt würde in eine Steuer vom Nettoertrage, oder daß ein anderer gerechter Modus gefunden würde.

Was die Gewerbeordnung betrifft, so bin ich der Ansicht, daß wir ganz entschieden reformatorisch im Lande auftreten müssen, um Zucht und Ordnung wieder herzustellen und gute Arbeiter zu erzielen. Ich habe die Zeit der Entwickelung durchgemacht und ich habe nie verstehen können, wie man seitens des Gesetzgebers z. B. gegen die Einführung von Arbeitsbüchern hat stimmen können. Ich will den Herren damit nicht zu nahe treten, aber ich glaube, sie haben nicht gut daran gethan. Ich habe in Belgien längere Zeit gearbeitet und gefunden, daß jeder ordentliche Arbeiter stolz darauf ist, ein Arbeitsbuch zu haben. Wir haben mit der Ablehnung der Arbeitsbücher das Vagabundenleben organisirt.

Dann müßte eingegriffen werden seitens der Gewerbeordnung bezüglich der Invaliden- und Unterstützungskassen, damit dieselben in ähnlicher Weise wie die wohlthätigen Knappschaftskassen organisirt werden, und zwar von Staatswegen, mit Zwangsmaßregeln in Bezug auf die Beiträge der Arbeiter sowohl, wie der Arbeitgeber. Wenn Sie nur eine freie Vereinigung zulassen wollen, nun gut, es mag ja einzelne Gewerbtreibende geben, wie Herr Kommerzienrath Stumm, die etwas für ihre Arbeiter thun; ich glaube aber, daß, wenn die Gesellschaft, die wir Staat nennen, nicht einwirkt, alsdann in richtiger Konsequenz des laisser aller ein Proletariat geschaffen wird. Wir würden zwar die Produktion durch Einrichtung derartiger humaner Institutionen vertheuern; die Industrie müßte dann aber auch staatlich gegen die Ueberlegenheit des Auslandes geschützt werden.

Ich bin ein eifriger Fürsprecher der Schulpflicht, trotzdem ich weiß, daß unsere Kleinindustrie, namentlich unter der Konkurrenz von Frankreich, leidet, wo viele jugendliche Arbeiter verwendet werden und deshalb die Löhne für die Kleineisenindustrie billig sind; — ich weiß das aus den Ardennen, in den 60er Jahren. — Mit den niederen Arbeitslöhnen für die Kinderarbeit diskontiren die französischen Fabrikanten die Zukunft einer großen Volksklasse.

Was die allgemeine Wehrpflicht betrifft, so wird wohl Niemand daran rütteln wollen; aber ich glaube doch, durch die Pflicht für den Nährstand, den Arbeiter zu jeder Zeit, und namentlich in den besten Jahren, zum Militär zu entlassen, müßte dem Nährstande auch das Recht auf Schutz seitens des Staats zustehen gegen dasjenige Ausland, welches dem Nährstande derartige Pflichten nicht auferlegt. Leistung um Gegenleistung!

Was die Aktiengesetzgebung betrifft, so bedauere ich, daß ich Direktor einer Aktiengesellschaft bin. Mein Streben ist darauf gerichtet, diesen Namen zu streichen und zur Form der Gewerkschaft überzugehen. Diese Aktiengesetzgebung hat die Industrie zum Theil lahm gelegt. Man hat mir schon gesagt: „Ja, Sie sind Direktor einer Aktiengesellschaft, Sie können konkurriren, Sie können ja nöthigen Falls Geld zusetzen!" — und ich habe darauf erwidert: „Ich darf mir diesen Luxus nicht erlauben, ich habe meine ganzen Ersparnisse in der Hütte mit angelegt, und bin mit meiner Familie auf den Ertrag derselben angewiesen." Das Aktiengesetz sollte dahin geändert werden, daß jeder Direktor und jeder Aufsichtsrath mit seinem Vermögen verantwortlich ist für eine etwaige Unterbilanz und daß ferner jeder Aktionär zuzahlen muß, wenn einmal ein Defizit eintritt. Sie lächeln darüber, aber es sind das Wünsche, welche aus meinen Erfahrungen resultiren, die ich mitten in dem pulsirenden Leben der Gegenwart mir gesammelt habe.

Herr **Stumm**: Wenn nun aber plötzlich z. B. durch den Wegfall der Zölle eine Unterbilanz entsteht, soll da der Direktor auch haften?

Herr **Kollmann**: Gewiß, denn es ist Leichtsinnigkeit, daß er noch fortwirthschaftet, wenn er sieht, daß er mit Schaden arbeitet. Wenn ich merke, daß ich eine Unterbilanz mache, dann muß ich aufhören zu produziren.

Herr **Stumm**: Wenn es nun aber ganz plötzlich kommt?

Herr **Kollmann**: Dann mag der Gesetzgeber, der die Zölle hat fallen lassen, sich mit dem ganzen sozialen Elend, welches entsteht, abfinden.

Vorsitzender: Erlauben Sie mir eine Berichtigung. Sie haben von der Umwandlung der Aktiengesellschaften in Gewerkschaften gesprochen. Das ist doch nur bei Bergwerken möglich?

Herr **Kollmann**: Wir müßten die Gewerkschaften auch auf die Hütten ausdehnen.

Herr **Stumm**: Dann müßte erst die Gesetzgebung geändert werden.

Herr **Kollmann**: Jawohl.

Ich hätte bald die Frage unter 1 vergessen, die Produktionsbedingungen des Auslandes. Da haben wir den Zollschutz des Auslandes uns gegenüber. Ich glaube, daß diese Frage noch einmal vorkommt.

Vorsitzender: Ja, insofern gefragt wird, ob die Aufhebung der Zölle dem Auslande vortheilhaft wäre oder nicht.

Herr **Kollmann:** Ich werde dann darauf zurückkommen.

g. Allgemeine Lage.

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Nein. Unser Distrikt umfaßt nur einige Quadratmeilen und ich kenne darin jeden Hochofen; von 17 Holzkohlenöfen sind noch 7, von 53 Koksöfen noch 26 und von 366 Puddelöfen noch 285 im Betrieb.

Vorsitzender: Das bezieht sich alles auf den Regierungsbezirk Oppeln?

Herr **Kollmann:** Ja. Dann ist das Walzwerk in A.-Schönawa und Ratiborhammer ganz kalt gelegt; das ehemalige Staatswerk in Paruschowitz macht nur noch eine kleine Quantität feiner Bleche; das Walzwerk von Ruffer & Komp. arbeitet auch nur schwach; andere Hütten sind ganz außer Betrieb; bei dem Mann, auf dessen Namen die deutsche Industrie stets stolz war, in Borsigwerk, ist von vier Hochöfen einer im Betrieb, in der Moritzhütte von vier Hochöfen nur einer, in Tarnowitz von drei Hochöfen auch nur einer, u. s. w.

Herr **Stumm:** Sie würden der Ansicht sein, daß noch mehr Oefen außer Betrieb gesetzt werden, wenn die Aktiengesetzgebung geändert wird, wie Sie wünschen?

Herr **Kollmann:** Unbedingt; denn dann würden die Verkäufe unter den Selbstkosten aufhören.

Vorsitzender: Ich möchte hier nur konstatiren, daß der eine Hochofen der Moritzhütte erst seit kürzester Frist wieder in Betrieb gesetzt ist, während die Hütte Jahre lang ganz still gelegen hat.

Herr **Kollmann:** Sehr richtig. — In der Maschinenfabrikation sieht es auch traurig aus, namentlich in den kleinen Werkstätten. Leute, die früher eine Schlosserwerkstatt hatten, in der sie 10—15 Leute beschäftigten und Maschinenreparaturen u. s. w. machten, haben jetzt gar Nichts zu thun.

Vorsitzender: Sie selbst sind vollauf beschäftigt?

Herr **Kollmann:** Ja!

Herr **Stumm:** Sie sagten aber vorhin, Sie könnten 25 pCt. mehr produziren.

Herr **Kollmann:** Ja, wenn ich alle Vorrichtungen in Betrieb setze. Für meinen jetzigen Betrieb bin ich vollauf beschäftigt.

Herr **Stumm:** Sie fabriziren also nur 75 pCt. dessen, was Sie fabriziren könnten?

Herr **Kollmann:** Ja.

Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen Sie?

Das beweist am besten der Courszettel, wie die Rentabilität der Werke ist. Ich habe es für meine Pflicht gehalten, Ihnen ganz genaue Mittheilungen zu machen, die ich beeiden könnte. Wir selbst sind noch insofern in einer günstigen Lage gegen andere Werke, als wir nicht den Verlust der Hochöfenproduktion zu tragen haben; diesen Verlust tragen unsere Roheisenproduzenten schon

Herr **Stumm:** Welche Dividende haben Sie im vorigen Jahre vertheilt?

Herr **Kollmann:** 5 pCt., aber wir haben fast nichts abgeschrieben, wir leben, so zu sagen, vom Kapital.

Herr **Stumm:** Werden Sie in diesem Jahr ein ähnliches Resultat erzielen?

Herr **Kollmann:** Nein, es wird schlechter werden.

Frage 3:

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?

Nach dem österreichisch-preußischen Kriege hatten wir den niedrigsten Walzeisenverkaufspreis, im Oktober 1867 mit 2 Thlr. 16 Sgr. 3 Pf.; da begann die Steigerung, die namentlich von dem starken Export nach Oesterreich herrührte. Der Export von Oberschlesien nach Oesterreich sowohl in Roheisen, als auch in Rohschienen, Walzeisen und Blechen war von 1868 — 1873 ein ziemlich bedeutender. Da kam der Wiener Krach, und seitdem hat der Export nach Oesterreich sehr nachgelassen, fast ganz aufgehört; es kam die Krisis auch bei uns, und von da ab ist es von Tag zu Tag noch schlechter geworden.

Vorsitzender: Es handelt sich nicht um die Verkaufspreise, sondern um die Rentabilität der Gesellschaft.

Herr **Kollmann:** Wir haben in Bismarkhütte niemals etwas anderes gehabt als 5 pCt. Zinsen. Wir haben in den ersten Jahren abschreiben können; aber Amortisationen, wie wir sie angenommen haben, sind nun seit 2, 3 Jahren nicht mehr möglich.

Herr **Meier:** Haben Sie gar nicht mehr abgeschrieben?

Herr **Kollmann:** Etwa 8—10 000 *M.*, das sind so kleine Beträge, die werden immer gleich wieder hineingebaut. Aber wenn uns heute ein Schwungrad oder ein bloßes Zahnrad in die Luft gehen sollte — das ist ja bei dem Würfelspiel in der Industrie jeden Tag möglich —, so habe ich kein Geld, wofür ich es mir neu kaufen sollte; ich müßte dann zu meinen Besitzern der Hütte sagen: „Ihr müßt das Geld nochmals zusammenlegen, denn es ist noch nicht amortisirt."

Frage 4:

Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Meine Herren, das soll sich doch auf die nationale, auf die deutsche Ueberproduktion beziehen?

(Wird bejaht.)

Wie ich den heutigen Konsum ansehe, so leiden wir allerdings an Ueberproduktion, wenn man berücksichtigt, welchen Konsum wir 1869 hatten; und wenn wir annehmen können bei uns in Deutschland, daß die Bevölkerung um $1\frac{1}{2}$ bis $1\frac{3}{4}$ pCt. pro Jahr wächst (von 1869—1878 sind das ungefähr 14 pCt.), dann sage ich, daß wir keine Ueberproduktion haben; wir leiden nur, weil jedes Vertrauen im gewerblichen Leben verschwunden ist und weil wir durch unsere schlechte Handelsbilanz jährlich ca. $1\frac{1}{4}$ Milliarde nach dem Auslande verloren haben, an Konsumtionsfähigkeit; wir arbeiten nicht genug, wir lassen das Ausland zu viel für uns arbeiten. Sie sehen in jeder Straße so und so viel Leute müßig stehen, sie haben keine Arbeit. Ich behaupte: wir arbeiten nicht genug in Deutschland, gestatten uns den Luxus, die Arbeiter fremder Nationen für uns arbeiten und unsere eigenen Landeskinder zum Theil müßig gehen zu lassen; in Folge dessen sind wir nicht konsumtionsfähig, sind nicht mehr kauffähig. Man spricht so viel, daß die Häuser leer stehen; nun behaupte ich, es fehlt noch an Wohnungen; denn wir haben eine Menge Leute, die nicht im Stande sind, Wohnungen zu bezahlen; die Leute möchten gern Wohnungen nehmen — es sind vielleicht zufällig Maurer —, wenn nur Geld da wäre, um Wohnungen zu bauen; wenn sie nur zugleich beschäftigt sein könnten; wenn, wo sie heute Konsumenten sind, sie in deutscher Arbeit wieder zugleich Produzenten sein könnten! Ich behaupte, daß wir entschieden an Unterkonsumtion leiden. Wenn wir die Produktionen in Roheisen bei den verschiedenen Ländern mit ein-

ander vergleichen, so finden wir, daß in Deutschland pro Kopf im Jahre 1876 37,8 kg, in England 203 kg, in Belgien 91 kg, in Frankreich 39,3 kg und in Nordamerika mit seinen ausgedehnten Distrikten 48,8 kg produzirt wurde; ich glaube, daß hiernach von einer nationalen Ueberproduktion in Deutschland nicht die Rede sein kann.

Wir stehen, meine Herren, nur noch vor gegen Rußland und Oesterreich in der Eisenproduktion pro Kopf der Bevölkerung. Nun, wenn es wahr ist, daß man den Kulturstandpunkt eines Volkes nach dem Verbrauch von Eisen beurtheilen darf, wie die Herren Volkswirthe immer sagen, dann glaube ich, müssen diese Herren Volkswirthe heute sagen, daß Deutschland unbedingt nicht auf der Höhe der Civilisation stehe. Wir produziren Eisen genug in Deutschland, wir sind nur nicht kauffähig; das behaupte ich.

Herr **v. Schloer**: Glauben denn der Herr Sachverständige nicht, daß doch auch die Umwandlung, die in der Produktionsweise des Eisens erfolgt ist, in der letzten Zeit einigen Einfluß geübt hat auf die Konsumtion dadurch, daß das Material, das heute gewissen Zwecken dient, für eine viel längere Zeitdauer Dienste leistet, als dies bei dem früher verwendeten Material der Fall war?

Herr **Kollmann**: Sehr richtig; durch die Umwandlung der Einführung des Bessemer Prozesses in Deutschland. Dadurch, daß die Bessemer Werke heute eine gewisse langjährige Dauer garantiren, wie damals Teplitz bei der Berlin-Anhalter Bahn für ca. 15 Jahre Garantie leistete, ist der Beweis geliefert, daß der bisherige größte Konsument in Eisen, die deutschen Eisenbahnen, in ihren Konsumtionsquantitäten sehr zurückgegangen sind.

Dann mache ich auf einen bedeutenden Faktor aufmerksam: durch die Annexion von Elsaß-Lothringen haben wir ein Gebiet herein bekommen mit der Produktionsfähigkeit des ganzen oberschlesischen Industriebezirks. Wir produziren in unserem Bezirke circa 5 Millionen Zentner Roheisen und 4 Millionen Zentner Walzwerkprodukte pro anno. Fast dasselbe Quantum wird auch in Elsaß-Lothringen produzirt, und wie wenig Einwohner, wie verhältnißmäßig wenig Eisen-Konsumenten sind uns, solchen Produktionszahlen gegenüber, blos hinzugekommen bei dieser Annexion?

Ich bedauere diese Annexion unter keinen Umständen; das patriotische Interesse erfordert das; aber ich glaube, dies Interesse sollte doch regulirend einwirken auch nach anderer Seite.

Herr **Huber**: Wie liegen diese Verhältnisse in Oesterreich?

Herr **Kollmann**: In Oesterreich und Rußland sind die Verhältnisse folgendermaßen — Sie Alle werden das auch aus Zeitungsberichten ersehen haben, und ich kann das bestätigen, ich komme alle zwei Monate nach Rußland hin — da blüht Handel und Wandel gar wie nie zuvor; Sie wissen, wie Lodz in Russisch-Polen in diesem Jahre Gewebe nach Berlin exportirte.

In Oesterreich ist es schon wesentlich besser geworden, als wie es in den ersten Jahren nach 1873, nach der Krisis, war; die Werke sind verhältnißmäßig besser beschäftigt, als die deutschen.

Vorsitzender: Eine Ueberproduktion ist aber in den Ländern nicht vorhanden?

(Wird verneint.)

Wissen Sie von andern Ländern, Belgien und England etwas zu sagen?

Herr **Kollmann**: Pro Kopf der Bevölkerung?

Vorsitzender: Nein. Die Ueberproduktion.

Herr **Kollmann**: Ich glaube, diese vorhin angeführten Produktionszahlen pro Kopf der Bevölkerung bieten wohl Anlaß zu Vergleichen; bezüglich der internationalen Ueberproduktion.

Vorsitzender: Wir kommen zu dem folgenden Abschnitt:

II.

Wirkung der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markte.

Frage 1:

Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Herr **Kollmann**: Die ausländische Konkurrenz, namentlich die belgische und englische, macht sich auf meinem Absatzgebiete sehr stark auch im Inlande fühlbar, weniger durch direkte Lieferungen, als durch fortwährende Preisunterbietungen. Ich will nicht behaupten, daß viel Eisen importirt wird, trotzdem die sogenannte Statistik so große Zahlen da aufführt, aber ich merke es, so oft ich nach Stettin oder nach Danzig komme, kommt man mit den Offerten auch des Auslandes, und nun heißt es: „Willst Du zu denselben Preisen liefern, so hast Du den Vorzug"; in dieser Weise macht sich die Konkurrenz namentlich fühlbar, indem England und Belgien durch ihre niedrigeren Produktionskosten billigere Verkaufspreise stellen können, als wir dies im Stande sind.

Meine Herren, ich habe folgendes Beispiel zusammengestellt, um die Bedeutung dieser ausländischen Konkurrenz auf dem eigenen Markte ihnen zu zeigen: das englische Bandeisen in der Stärke $^{1}/_{20}$, $^{1}/_{24}$, $^{1}/_{32}$, kostet franko Stettin pro 100 kg 14,90 ℳ, Ausladen und Spesen = 0,20 ℳ, Eisenbahnfracht Stettin-Breslau = 1,35 ℳ, also engl. Bandeisen in diesen Maaßen 16,45 ℳ franko Breslau; wollte England gar die allerdings unzuverlässige Wasserstraße benutzen von Stettin nach Breslau, so würde es noch billiger kommen. Oberschlesisches Bandeisen in solchen Dimensionen stellt sich in den Selbstkosten pro 100 kg 16,70 ℳ frei Breslau, inkl. 0,7 ℳ Bahnfracht, so daß also in diesen Sorten die Engländer um 25 ₰ pro 100 kg billiger nach unserer Provinzialhauptstadt Breslau liefern können, als wir. Viel schlimmer stellt es sich aber in Blechen, namentlich in den groben Schiffsblechen.

Vorsitzender: Die machen Sie aber nicht?

Herr **Kollmann**: Nein, d. h. ich bin wohl darauf eingerichtet, ich habe ein Gerüst besonders dafür gebaut bei Errichtung des Werks, aber es konkurrirt England mit seinen Schiffsplatten bis nach Königshütte und nach Bismarckhütte hin. Die englischen Offerten kalkuliren sich auf 133,0 ℳ pro 1 000 kg franko Stettin Bahnhof, Bahnfracht Stettin-Königshütte 16,80 ℳ, Summa 149,80 ℳ, während die Selbstkosten von diesen starken Blechen bei uns 160 ℳ sind; die Engländer können also um ca. 10,20 ℳ pro 1 000 kg in diesen Schiffsplatten billiger nach Oberschlesien auf unsere Werke kommen, als wie wir produziren. Das liegt an unseren weniger günstigen Erzverhältnissen. Wir haben in Deutschland niemals eine Navigationsakte gehabt, wie jene englische von 1650.

Herr **Meier**: Verkaufen Sie nach Stettin und Danzig hin von Ihren Produkten?

Herr **Kollmann**: Ja ganz sicher. Ein Beispiel! Vor ungefähr 5 Wochen fragte ein Danziger Händler bei mir an nach Feinblechpreisen. Ich offerirte ihm meine Bleche sogar zum Selbstkostenpreise; da schreibt er mir zurück, er bedauere mir mittheilen zu müssen, daß er diese Bleche, 28 Zoll engl. breit und 56 Zoll engl. lang, 12 Tafeln pro 50 kg gebunden zu 25 Franks ab Antwerpen kaufen könne; das heißt mit andren Worten bis Neufahrwasser = 21,46 ℳ oder pro Tonne 214,60 ℳ. Ich hatte dem Manne, um die Konkurrenz nicht hereinkommen zu lassen und weil ich der bestimmten Ueberzeugung bin, daß wir doch schließlich vom Staate geschützt werden, unter meinen Selbstkosten ausnahmsweise offerirt, und zwar zu 22,50 ℳ, die Bahnfracht von

mir nach Danzig beträgt pro 100 kg 1,90 M.; so haben wir 23,90 M. als Preis meiner Bleche franko Danzig gegen 21,40 M. belgischer Bleche franko Neufahrwasser.

Herr **Meier**: Haben Sie verkauft oder nicht verkauft?

Herr **Kollmann**: Nein.

Herr **Meier**: Sie machen also augenblicklich keine Verkäufe nach Stettin und Danzig?

Herr **Kollmann**: Doch! aber in nicht nennenswerthen Quantitäten, und nur Handelseisen; aber ich konstatire, zu einem Grundpreise von 10,25 M.

Herr **Meier**: Ich will nur das Faktum konstatiren, ob Sie Ihren Absatz dahin auch haben, und das bejahen Sie?

Herr **Kollmann**: Ja, aber ich möchte einschalten, zu Preisen unter meinen Selbstkosten.

Herr **Huber**: Wir haben von früheren Sachverständigen gehört, daß vielfach deutsche Eisenfabrikate über Belgien und Holland exportirt werden und auf dem Seewege nach dem Osten von Deutschland gebracht werden; spüren Sie in den Ostseehäfen Stettin und Danzig ꝛc. die deutsche Konkurrenz?

Herr **Kollmann**: Sehr stark, es kommen z. B. die Bleche aus Siegen hin.

Ja, meine Herren, die inländische Konkurrenz ist heute ja auch schlimm genug bei dem geringen Konsum, den wir durch die verloren gegangene Kaufkraft haben, aber nicht so schlimm, wie die auswärtige Konkurrenz; gegen die deutsche Konkurrenz kann ich nichts machen, ich kann doch den Deutschen nicht verbieten, auch in Stettin und Danzig zu handeln.

Vorsitzender: Nur durch den Preis.

Herr **Kollmann**: Ich habe auf Grund des bestehenden Preiskurants folgende Zusammenstellung gemacht: wenn ich Walzeisen zum Grundpreise von 105 M. pro 1000 kg ab Bismarckhütte verkaufe, so stellt sich dies in Stettin (inkl. 14,1 M. Bahnfracht) im Preise auf 119,1 M., in Danzig inkl. 19 M. Bahnfracht auf 124 M., in Königsberg inkl. 23,2 M. Bahnfracht auf 128,20 M., während sich das englische Eisen in allen drei Hafenplätzen auf 120 M. pro 1000 kg stellt. Dabei liegen alsdann in meiner Offerte, laut vorher angegebenen Zahlen, ca. 30 M. Verlust pro 1000 kg.

Vorsitzender: Die folgende Frage 2:

> Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

haben Sie zum Theil beantwortet. Dem zweiten Theil haben Sie wohl noch etwas hinzuzufügen?

Herr **Kollmann**: Es heißt hier: von Erzeugnissen der Eisenindustrie. Ich muß, trotzdem ich nicht Hochöfner bin, darauf aufmerksam machen, daß im vorigen Jahr nach unserem Vaterlande ca. $11^1/_2$ Millionen Zentner Roheisen importirt worden sind, und ich mache auf die soziale Bedeutung einer solchen Importzahl aufmerksam.

Vorsitzender: Sie glauben, daß diese 11 Millionen sämmtlich im Lande geblieben sind?

Herr **Kollmann**: Unter keinen Umständen. Ich will nur auf die soziale Seite einer solchen Zahl aufmerksam machen. Nach meinen genauen Ermittelungen würden diese ca. $11^1/_2$ Millionen Zentner, wenn ich die Erzgrubenarbeiter, die Kalksteinbrecher, die Kohlenbergleute, die Fuhrleute, die Verfrachter und die sämmtlichen Arbeiter zusammenstelle, 45 000 deutsche Arbeiter ein Jahr hindurch lohnend beschäftigt haben, in derselben Zeit, wo die Hälfte unserer Hochöfen ausgeblasen ist. Ich weiß wohl, daß wir sehr viel exportirt haben, und ich stehe nicht auf dem Standpunkte, daß wir nicht auch sogar Roheisen zollfrei herein kommen lassen, jedoch unter der Bedingung, daß es im Veredlungsverkehr exportirt wird. Ich will durch die Zollgesetzgebung nur Arbeit im Lande schaffen, nichts Anderes.

Vorsitzender: Darüber werden Sie Sich nachher noch äußern.

Herr **Huber**: Das Inland verdient auch am reinen Transithandel; es ist doch besser, als wenn die Waare durch andere Länder transitirt.

Herr **Kollmann**: Ja, wenn diese 11 Millionen Zentner transitirt hätten, dann hätten Sie Recht.

Hinter diesen 11 Millionen Zentner oder einem Theile davon mögen hundert Händler stehen mit ihrem Komptoirpersonal; diesen gegenüber stehen aber 45 000 deutsche Arbeiter, eine Zahl von viel durchschlagenderer Bedeutung.

Herr **Meier**: Fremdes Eisen haben Sie nicht importirt?

Herr **Kollmann**: Nur ungarisches in kleinen Quantitäten.

Herr **Stumm**: Sie sprechen von $11^1/_2$ Millionen Zentnern. Nach meiner Statistik sind es 10,8. Ich glaubte, Sie sprächen von offizieller Statistik.

Herr **Kollmann**: Es war das Jahr 1876.

Vorsitzender: Sie haben uns gesagt, in welcher Weise Sie an dieser Einfuhr betheiligt sind, nämlich nur dadurch, daß Sie ungarisches Eisen importirt haben, wenn auch nur in kleinen Quantitäten.

Herr **Kollmann**: Aber nur sehr wenig.

Frage 3:

> Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Ja, doch es werden Waaren eingeführt und man sagt, man könnte sie nicht im Inlande in genügender Qualität herstellen, so z. B. wird in Stettin und Umgegend eine ganze Menge gewöhnlicher Radreifen aus schwedischem Eisen hergestellt. Es ist nämlich ein altes Vorurtheil, daß für den gewöhnlichen Wagenbeschlag schwedische Radreifen 2 bis 4 Zoll breit, der Qualität wegen nothwendig wären. Man behauptet ferner, man könne nur aus schwedischem Eisen gutes Hufnageleisen machen. Im Jahre 1876 im Oktober machte durch die Presse eine Mittheilung die Runde — der Eine druckte natürlicherweise vom Andern ab — daß man aus deutschem Hufnageleisen keine brauchbaren Hufnägel schmieden könnte. Meine Herren, ich hielt es damals für meine Pflicht, trotzdem diese Fabrikation sonst bei mir nicht stattfand, sofort Hufnageleisen zu produziren und zwar ausschließlich aus heimischem Material. Ich ging mit diesem Hufnageleisen zu einem Breslauer Handlungshause und ließ dort mein Hufnageleisen probiren, indem dies Handlungshaus mein Probeeisen zugleich mit schwedischem Hufnageleisen dem Inhaber einer Hufbeschlaglehranstalt übergab; dieser Fachmann als solcher in der ganzen Provinz anerkannt, prüfte beide Eisensorten und attestirte, daß mein deutsches Eisen das schwedische genügend ersetze, daß beide Sorten in Güte gleich seien. Ich hielt es für meine Pflicht, Bericht über diese Proben dem Reichskanzler-Amt einzusenden. Ich glaube nach diesen Versuchen, welche übrigens auch vielfach von anderer Seite gemacht worden sind, ist festgestellt, daß wir deutsches Hufnageleisen in derselben Qualität wie das schwedische herstellen können.

Vorsitzender: Sind Sie der Ansicht, daß es kein Fabrikat der Eisenindustrie gibt, welches nicht im Inlande in gleicher Qualität hergestellt werden könnte?

Herr **Kollmann**: Im Moment fällt mir nichts ein; es wäre möglich, daß es Gegenstände von untergeordneter Bedeutung in dieser Richtung gäbe, aber ein Hauptfabrikat nicht. Namentlich möchte ich darauf aufmerksam machen, daß wir

gerade diese hohe Roheisenimportzahl sehr ermäßigen können, den Import des fremden Roheisens, namentlich des Gießereieisens.

Vorsitzender: Ich wollte fragen, wie stehen Sie zu der Frage des Gießereiroheisens?

Herr **Kollmann:** Ich habe als Techniker die felsenfeste Ueberzeugung, daß wir unser Gießereiroheisen in derselben Qualität wie das englische, ja sogar wie das schottische, herstellen können und auch in Schlesien, wenn wir die Erze genau auswählen und sortiren; aber unser Gießereiroheisen wird allerdings theurer in den Selbstkosten, als wie das englische; dies liegt ganz allein an den Erzverhältnissen, an den geognostischen Verhältnissen des Landes und an den uns fehlenden billigen Verkehrswegen.

Herr **v. Schloer:** Es ist von einem anderen Herrn Sachverständigen die Behauptung aufgestellt worden, daß die Landwirthschaft in den östlichen Provinzen des schwedischen Eisens nicht entbehren könne, und zwar deshalb, weil das schwedische überall da, wo das Material Brüchen ausgesetzt sei, so wesentliche Vorzüge vor dem schlesischen Eisen biete, daß die dortige Landwirthschaft gar nicht in der Lage wäre, ihre Bedürfnisse zu befriedigen ohne Verwendung des schwedischen Eisens. Insbesondere wäre bei eintretenden Brüchen die Schwierigkeit der Reparatur, wenn diese Objekte nicht aus schwedischem Eisen hergestellt wären, so groß, daß allein diese Rücksicht die dortigen Landwirthe veranlassen müßte, ausschließlich schwedisches Eisen für diese Werkzeuge zu verwenden. Dagegen wurde bemerkt, daß für Radreifen und für die Dinge, die weniger dem Bruche ausgesetzt wären, allerdings das schlesische Eisen den Zwecken genügte, wenn es auch nicht in der Qualität dem schwedischen Eisen gleich gestellt werden könnte.

Herr **Kollmann:** Ich möchte darauf Folgendes erwidern: die Landwirthschaft braucht u. A. Radreifen. Es geben die Herren gewiß zu, daß die Landwirthschaft deutsches Eisen zu Radreifen qualitativ sehr gut verwenden könnte. Trotzdem konstatire ich, daß z. B. in und um Stettin — ich habe das Eisen oft genug in der Hand gehabt — das schwedische Radreifeneisen zur Verwendung kommt. Es gebraucht der Landwirth in jener Provinz, wo die Landwirthschaft in Bezug auf maschinelle Einrichtungen noch wenig entwickelt ist, hauptsächlich auch Eisen zu Hufeisen, Pflügen u. s. w. Meine Herren! Da konstatire ich vor der versammelten deutschen Eisen-Enquete-Kommission, daß ich mich erbiete, demjenigen sachverständigen Manne, nach dessen Angaben das deutsche Eisen zu landwirthschaftlichen Zwecken qualitativ nicht genügen soll, mein Eisen zu seinen landwirthschaftlichen Zwecken in von mir garantirter Qualität zu liefern, und ich glaube, einen besseren Beweis gegen jenen Sachverständigen kann ich nicht führen. Wenn ich nur „behaupte", es kann das deutsche Eisen für die landwirthschaftlichen Zwecke in genügender Qualität geliefert werden, so kann man mir entgegenhalten, daß ein Jeder dies sagen könne. Wenn ich aber als Fabrikant, als Vertreter der Bismarckhütte, erkläre, daß ich bereit bin, die Garantie zu geben für die gleich lange Haltbarkeit und Dauerhaftigkeit des deutschen Eisens gegenüber dem schwedischen Eisen zu landwirthschaftlichen Zwecken, so ist das etwas Anderes.

Herr **Huber:** Zu demselben Preise oder theurer?

Herr **Kollmann:** Das weiß ich im Moment nicht, es handelt sich hier um die Qualität. Vorläufig konstatire ich, daß dann z. B., wenn hier von schwedischem Eisen die Rede ist, gerade für die Landwirthschaft Folgendes zu beachten ist: die Landwirthschaft braucht viele Hufeisen, und nach unserem offiziellen Preiskurant zahlen je 1 000 kg Walzeisen, in Qualität zu Hufeisen geeignet, 10 ℳ. Ueberpreis gegen gewöhnliche, ordinäre Walzeisenqualität, in den sogenannten Hufstabdimensionen 1 Zoll bis $1^1/_4$ Zoll breit, $^1/_4$ Zoll bis $^5/_8$ Zoll stark. Seit einigen Jahren, namentlich aber gerade seit Aufhebung der deutschen Eisenzölle, kauft kein deutscher Händler bei mir, getreu dem Reuleaux'schen Ausspruche „schlecht und billig", Qualitätseisen zu Hufstabeisen. Kein Mensch bestellt bei mir noch Qualitätseisen zum Zwecke des Hufbeschlages; bei den Bestellungen findet sich in Parenthese der Ausdruck „gut zu lochen"; das ist die Umschreibung des Ueberpreises für die Qualität, und der Fabrikant muß ordinäre Qualität liefern. Es ist mir in voriger Woche in einer Hufeisenfabrik Folgendes vorgekommen; ich halte es für meine Pflich dies öffentlich zu konstatiren.

Diese Hufeisenfabrik schreibt an mich im Juni oder Juli d. J.: „Geben Sie uns Offerten in Ihrem Walzeisen!" Ich ersah sofort aus den Dimensionen, daß dieselben zu Hufeisen bestimmt waren, und antworte: „Ich offerire Euch Qualitäts-Hufstabeisen zu dem und dem Preise!" Da schreibt man mir zurück: „Von den Händlern bekommen wir es billiger!" Ich antwortete: „Da bekommt Ihr kein Hufstabeisen, Qualitätseisen; ordinäres, gewöhnliche Qualität bekommt Ihr auch bei mir billiger." Nun bestellte man bei mir seitens dieser Fabrik ordinäre gewöhnliche Qualität; ich schickte dies Eisen ab und schrieb, daß wir nicht aufkommen für etwaige Klagen in Bezug auf die aus dem ordinären Eisen dargestellten Hufeisen, wenn man Surrogat nehme an Stelle des wirklichen Qualitäts-Hufstabeisens. Vor ca. 8 Tagen schrieb mir nun die Fabrik: „Man klagt über unsere Hufeisen, die Hufeisen sind brüchig, sendet uns sofort einen Waggon anderes Eisen." Ich schrieb den Leuten: „Ich schicke Euch kein Eisen mehr, wenigstens nicht in der bisherigen Qualität, ich will nicht, daß meine Marke durch Eure Surrogatarbeit in ein schlechtes Renommé kommt; nur, wenn Ihr mir volle Ueberpreise für die wirkliche Qualität zahlt, schicke ich ab; gebt mir hierüber Depesche!" 2 Tage darauf depeschirte man mir: „Ja, sendet Qualitätseisen!"

Ich habe es für meine Pflicht gehalten, diesen Fall gegenüber der Aeußerung des Herrn v. Schloer anzuführen.

Vorsitzender: Die 4. Frage:

> Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

fällt wohl weg.

Herr **Kollmann:** Ich weiß nicht, ob ich es schon nebenbei erwähnt habe: ich bin gebürtig aus Westfalen, aus dem Kreise Hagen, wo die Kleineisenindustrie zu Hause ist, und als ich vor einigen Monaten in meiner Heimath war, habe ich bei vielen Kurzwaarenhändlern amerikanische Heugabeln und andere Kleineisenfabrikate aus Amerika gefunden. Das zollgeschützte Amerika exportirt nach jener Gegend, von welcher gesungen wird:

„Ist's, wo der Märker Eisen reckt?"

Herr **Stumm:** Ich möchte die Frage dahin präzisiren, daß ich wissen möchte, ob Ihrer Auffassung nach der Import von fremdem Eisen auch da, wo er aus Qualitätsrücksichten stattfindet, beispielsweise für Pflüge, andererseits für Gießereiroheisen, ob dieser Import durch Einführung von Zöllen bei uns erheblich nachlassen oder ganz aufhören würde?

Herr **Kollmann:** Er würde selbstverständlich voll und ganz aufhören.

Vorsitzender: Frage 5:

> Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

Das haben Sie uns auch schon gesagt.

Herr **Kollmann:** Meine Herren, mehr als man ertragen kann.

Frage 6:

> Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Vorsitzender: Durch die Qualität konkurrirt das Ausland, wie Sie sagten, gar nicht, sondern nur dadurch, daß es billigere Preise angiebt.

Herr **Kollmann**: Ich habe vorhin durch Angaben der Zahlen, wie sich das englische Eisen und Blech franko Stettin, Danzig, Königsberg, Breslau und Oberschlesien stellt, und wie hoch sich dagegen unsre Selbstkosten und die Frachten nach diesen Distrikten stellen, die Grenzen in den einzelnen Gegenden wohl angegeben.

Frage 7:

Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

Vorsitzender: Ist ebenfalls erledigt.

Herr **Kollmann:** Da war ein sehr großer Konsum. Das viel berufene Reichszollgesetz vom Juli 1873 wurde ja u. A. auch mit den Worten Seitens der Regierung motivirt: „Deutschland ist nicht mehr im Stande, seinen Bedarf durch seine eigene Roheisenproduktion zu decken"; so ungefähr lautete ja diese Motivirung des Zollgesetzes.

Herr **Stumm:** Es wird sehr verschieden motivirt.

Herr **Kollmann**: Ich meine: „unter Anderem". Wir haben uns Alle getäuscht; ich mich auch. Meine Herren, hätte ich im Jahre 1872 die Erfahrung gehabt, die ich jetzt habe, so würde ich meine sauer ersparten Pfennige wahrlich dem Würfelspiel um Tod und Leben in der internationalen Industrie nicht ausgesetzt haben, und von unsren Kindern sollte sich keines mehr der Industrie widmen dürfen, wenn nicht die natürlichen Ungleichheiten in den Hauptfaktoren der Produktion durch eine rationelle Zollgesetzgebung ausgeglichen werden.

Herr **Stumm**: Ich muß konstatiren, daß ich es rechtzeitig und öffentlich vorhergesagt habe.

Herr **Kollmann**: Ich bin mit dem großen Chor gegangen, die da behaupteten, „Deutschland kann nicht genug produziren, die wirthschaftlichen Kräfte müssen entfesselt werden — u. s. w. — ja; sie sind entfesselt worden, der Darwinismus ist da!

Vorsitzender: Frage 8:

Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

Sie könnten uns sagen, wie Ihre Verhältnisse in den Jahren 1869 und 1873 lagen?

Herr **Kollmann:** Ich habe speziell vom Jahre 1873 gesprochen.

Vorsitzender: Wir können nun weiter gehen.

Frage 9:

Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Herr **Kollmann**: Uns berührt speziell die russische Fabrikationsprämie, die nicht nur für den Export, sondern überhaupt für die ganze Produktion gilt. Wie kann ich oder vielmehr jeder Kollege von mir, der Bessemer Schienen macht, mit solchen Faktoren konkurriren?

Was die titres d'acquits betrifft, so halte ich die für eine sehr geniale Einrichtung und möchte mich freuen, wenn wir sie auch hätten, weil dadurch dem Lande Arbeit verschafft wird. Aber sie wirken heute sehr nachtheilig auf uns. Ich habe versucht, mir die Zahlen zu verschaffen, aber ich habe nur im Allgemeinen etwas gehört. Es ist z. B. ein Import französischer Gußröhre zu uns von diesseits der Obermarne, aus dem Distrikt bei Pont-à-Mousson in der Gegend von Metz. Die Leute gießen diese und andere Sachen direkt aus den Hochöfen, bekommen ihre titres d'acquit, verkaufen dieselben und werfen dann das, mit Hilfe einer solchen Staatsprämie billig hergestellte Fabrikat auf den deutschen Markt, so daß ein ehrlicher deutscher Produzent damit nicht konkurriren kann. Wir haben ja auch die Folgen dieser titres d'acquits schon bei Schienensubmissionen gehabt, und diese wirken auch wieder auf mich ein, denn wenn die Schienenwalzwerke, z. B. Königs-Laurahütte, keine Schienen zu machen haben, so machen sie alsdann um so mehr Walzeisen und influiren dadurch stärker auf meinen Markt.

Diese titres d'acquit schaden Deutschland.

Vorsitzender: Ist Ihnen bekannt, daß in Oesterreich eine derartige Exportbonifikation oder eine Rückvergütung des Eingangszolls besteht?

Herr **Kollmann**: Das habe ich nicht ergründen können. Es wird vielfach darüber gesprochen. Es war Jemand speziell zu diesem Zwecke in Teplitz vor 14 Tagen, um diese Frage zu erörtern; ich habe es aber nicht herausbringen können, ob Teplitz eine Exportprämie für den Import des Roheisens bei der Anhalter Stahlschienen-Lieferung bekommen hat.

Vorsitzender: Es scheint eine allgemeine Bestimmung über eine derartige Exportbonifikation nicht zu bestehen?

Herr **Kollmann**: Nein, im vorigen Jahre habe ich einmal Bleche zu Waggonbedachungen nach Prag geliefert; sie gingen auch auf Grund des Veredlungsverkehres zollfrei ein und wurden dann auch wieder exportirt. Da bekam der österreichische Fabrikant die Steuer zurück vergütet. Im Dezember v. Js. wollte ich Eisen liefern für die russischen Zelte bei Plewna. Ich war in Wien bei einer Firma, welche die Lieferung zu besorgen hatte, bestellt; nun war der Auftrag nicht finanzirt, wie man in Wien zu sagen pflegt, und es ging dann das Geschäft wieder auseinander. Damals sollte mein Eisen auf den Veredlungsverkehr nach Oesterreich importirt und dann wieder nach der Türkei exportirt werden.

Vorsitzender: Das würde eine Rückvergütung sein.

Herr **Huber**: Das ist im Wesentlichen das, was wir auch hatten, so lange die Eisenzölle noch bestanden.

Vorsitzender: Das ist doch eine Rückvergütung des Zolls.

Herr **Stumm**: Ich glaube, es würde das eine berechtigte Export-Bonifikation sein, aber gewöhnlich versteht man etwas anderes unter dieser Bezeichnung; nach gewöhnlichem Sprachgebrauche versteht man unter Export-Bonifikation die unberechtigte Vergütung für den Fall, daß etwas eingeführt wird, das nicht zum Export selbst verwendet wird.

Herr **Huber**: Wir hatten in Deutschland für Eisen wie noch jetzt für andere Waaren den Veredlungsverkehr, unter Festhaltung der Identität. Weitere Exportbegünstigungen bestanden nicht. Sie sagten selbst, Sie hätten von diesem Veredlungsverkehr Gebrauch gemacht.

Herr **Kollmann**: Ich bezog alte Schienen aus Rußland, hatte dieselben unter Verschluß der Behörde; man gab mir nachher die jeweilig benöthigten Quantitäten Seitens der Zollbehörden zur Verarbeitung heraus.

Vorsitzender: Darnach scheint in Oesterreich dieselbe Maßregel noch zu bestehen, wie sie früher bei uns bestanden hat.

Herr **Kollmann**: Ob sie gesetzlich besteht, weiß ich nicht, aber diesen einen Fall bei den Blechen nach Prag führe ich an.

Herr **Huber**: Es besteht in Oesterreich auch für andere Artikel die Möglichkeit des Veredlungsverkehrs. Es kann z. B. nach Oesterreich Garn zum Färben oder Verweben, Gewebe zum Bleichen, Appretiren rc. geschickt werden. Die Frage ist blos die, ob die Identität festgehalten wird.

Herr **Kollmann**: Meine Herren, auf die Frage, ob die Identität immer innegehalten werden kann, sage ich als Sachverständiger: „Da muß man Gott einen guten Mann sein lassen!"

Frage 10:

Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Die niedrige Valuta macht uns erhebliche Konkurrenz in Bessemer Stahlschienen. Ich erinnere daran, daß sofort nach der Aufhebung der Eisenzölle am 1. Januar 1877 auf unserer schmalspurigen oberschlesischen Bahn, welche, wie ich Ihnen vorhin sagte, sich jene hohen Tarifsätze von den deutschen Verfrachtern zahlen läßt, die benöthigten Radaxen damals vom österreichischen Werke in Witkowitz geliefert wurden.

Frage 11:

Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt?

Ja, endlich, meine Herren, aber nur seitens der Staatsbehörden findet nach meinem Dafürhalten eine Begünstigung statt, bei den Kommunen ist das leider noch nicht der Fall. Ich erinnere nur an die große Lieferung für die deutsche Reichshauptstadt Berlin in Bezug auf englische Wasserröhren. Ich erinnere daran, daß, soviel ich weiß, ein Bekannter von mir, ein Fabrikant von schmiedeisernen Röhren, an die deutsche Reichspost sich vor anderthalb Jahren wandte, um für die Rohrpostanlage in Berlin das Rohrmaterial zu liefern. Aber es ist ihm einfach gesagt worden· „Es kann nur englisches Material gebraucht werden!“ Indessen hörte ich heute zu meiner größten Freude, daß das deutsche Reichspostamt jetzt einen Erlaß ganz entgegengesetzter Art erlassen haben soll. Meine Herren, das wäre unbedingt nicht möglich — soviel Nationalgefühl haben die Franzosen, mehr als wir —, daß in der französischen Hauptstadt Paris deutsche Wasserröhren zur Zeit eines Nothstandes in der französischen Eisenindustrie gelegt werden könnten. Ich behaupte, das ist nur in einem Lande möglich, in dem die „Staatsidee“ nach und nach in Verfall gekommen ist.

Frage 12:

In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Die Frage erledigt sich selbstverständlich zu Gunsten des Auslandes.

Frage 13:

Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

England ja, unbedingt, mit seiner großen Kapitalmacht; Belgien wohl auch, aber nicht in dem Maße, wie England.

Vorsitzender: Würden in England noch die Löhne herabgesetzt werden können?

Herr **Kollmann:** Das glaube ich. Nachdem ich durch vielfachen brieflichen Verkehr ermittelt habe, daß der Puddler in England 5 bis $5^1/_2$ Sh. pro Tag verdient, könnten die Löhne dort noch ermäßigt werden.

Herr **Stumm**: In Bezug auf die Kohlen?

Herr **Kollmann:** Ich kenne die Verhältnisse zu wenig im Kohlenbergbau.

Frage 14:

In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Mit der Aussicht auf leichtsinnigen Bankerott, also gar nicht.

Frage 15:

Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Die Hochofenindustrie hat in Oberschlesien ganz bedeutende Verbesserungen durchgemacht, sie hat erhöhte Windpressung: 4 Pfd. pro Quadratzoll, erhöhte Windtemperatur eingeführt, desgleichen vorzügliche Koksanlagen, wir haben Qualitätsroheisen; man kann jede Art Roheisen, wie man sie bestellt, feinkörniges und grobkörniges u. s. w., jetzt beziehen; man hat die Siemens'schen Gasfeuerungen, dann die gewöhnlichen Feueranlagen fast alle auf Kleinkohlen basirt. Es sind da nach meinem Dafürhalten ganz erhebliche Fortschritte gemacht worden.

Herr **Stumm:** Sind in Schlesien Versuche mit Entphosphorung des Eisens gemacht worden?

Herr **Kollmann:** Auf Borsigwerk, aber man hat kein greifbares Resultat erzielt. Weil wir hohen Abbrand haben — es liegt dies in unseren siliciumreichen Erzen —, hat Borsig ein Entsilicirungsverfahren in Anwendung gebracht, aber auch nicht damit reussirt.

Frage 16:

Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

Ich glaube unbedingt, daß wir technisch heute höher stehen, mindestens aber so hoch, als England und Belgien.

Frage 17:

Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Nein, d. h. meine Selbstkosten sind billiger geworden, weil das Roheisen billiger geworden ist. Ich betone dabei, daß diese Roheisenlieferanten an mich das Eisen unter den Selbstkosten verkauft haben.

Vorsitzender: Sie haben nicht besondere Anstrengungen zu machen gehabt, um Ihre Selbstkosten in Ihrem eigenen Betriebe zu ermäßigen?

Herr **Kollmann**: Ich hatte ein neu erbautes Werk mit den neuesten technischen Einrichtungen.

Frage 18:

Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Nein!

Frage 19:

Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Wenn ein Aufschwung in einzelnen Zweigen oder auch im ganzen deutschen gewerblichen Leben einträte, ohne daß diese Verbesserung eine internationale ist, ohne daß sie überall eintritt, so wird die Konkurrenz des Auslandes ihre Ueberproduktion noch mehr bei uns absetzen. Also, wenn es blos in Deutschland unter den bisherigen Verhältnissen besser würde, so würde das für die Eisenindustrie gar keinen Einfluß haben, weil ja durch die Selbstkosten und durch die Frachtverhältnisse nachgewiesen ist, daß uns das Ausland in unserem vaterländischen Gebiete eine so große Konkurrenz macht.

Herr **Stumm:** Sie würden in diesem Falle fürchten, daß ihre Selbstkosten erhöht und Sie schlechter arbeiten würden als jetzt?

Herr **Kollmann:** Ja! Die ausländischen Selbstkosten und Verkaufspreise würden ja, wie bisher, bleiben.

Vorsitzender: Sind zu diesem Abschnitte noch Bemerkungen zu machen?

Wir würden zum dritten Abschnitt übergehen.

III.

Die deutsche Eisenindustrie auf auswärtigem Markte und der Einfluß ausländischer Zollsätze

Frage 1 und 2:

Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt? Nach welchen Gegenden, in welchen Produkten und Quantitäten ist dies der Fall?

Sie exportiren also?

Herr **Kollmann:** Das Meiste nach Rußland und zwar nach Warschau. Ich hatte im vorigen Jahre durch die Blokade im schwarzen Meere einen sehr schönen Export nach Odessa, Kiew 2c.; ich war mehrere Male dort, um diese Frage zu eruiren. Ich habe einen schönen Absatz gehabt, z. B. im vorigen Jahre mehr im Auslande verkauft, als wie im Inlande; jetzt hat sich dies natürlich vollständig geändert, da nach Aufhebung der Blokade England und Belgien uns jene Plätze wieder genommen haben.

Vorsitzender: Das hat wieder aufgehört?

Herr **Kollmann:** Ja!

Vorsitzender: Der Absatz nach Oesterreich auch?

Herr **Kollmann:** Dieser hat vollständig aufgehört. Ich war bei den österreichischen Bahnen, um nur für den Transit nach Odessa, Kiew u. s. w. billigere Frachten zu verschaffen; aber die Oesterreicher sagen bisher: „Da würden wir unsere eigene Industrie schädigen"; sie haben uns sogar den Export erschwert bei unserer Einbruchstation Oswiecim resp. Sczakowa.

Von diesen Stationen gibt es keinen direkten Verkehr nach Lemberg, Czernowitz u. s. w. Dieser direkte billigere Verkehr findet nur von einzelnen bestimmten österreichischen Stationen aus statt, die ihren eigenen inländischen Hüttenwerken ganz nahe liegen, und diesen geben sie dadurch Differenzialtarife oder die direkten billigeren Tarifsätze nach den Hauptabsatzgebieten auf der Kaiser Ferdinand-Nordbahn und der Lemberg-Czernowitzer, nach Jassy hinunter; aber uns Deutschen nicht. Ich muß 73 ℳ pro 1000 kg zahlen an Walzeisenfracht von Kattowitz bis nach Krakau. Von Krakau aus habe ich dann wieder den billigeren Tarif, ich muß immer in gebrochenen Verkehr kartiren: Kattowitz — Krakau und von da ab dann weiter.

Frage 3.

In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen?

Ich habe nur meine Exportzahlen in Walzeisen aus den letzten Jahren.

Im letzten Jahre habe ich exportirt von Walzeisen 3 978 887 kg, à 1000 kg 127,1 ℳ = 505 690,87 ℳ, an Feinblech 1 087 348 kg à 1000 kg 245,3 ℳ = 266 737,74 ℳ, während ich in Deutschland im genannten Zeitraum verkaufte 5 070 383 kg Walzeisen und 392 824 kg Feinbleche.

Im Jahre vorher exportirte ich an Walzeisen 2 230 048 kg, à 1000 kg 147,8 ℳ = 329 694,04 ℳ, an Feinblech 710 968 kg, à 1000 kg 271,9 ℳ = 197 244,88 ℳ, während ich in Deutschland in der genannten Zeit verkaufte 5 941 384 kg Walzeisen und an Feinblech 571 137 kg. Es waren eben durch die seit dem 1. Januar 1877 hervorgerufene Konkurrenz die Preise derartig gedrückt, namentlich auch in Feinblechen, daß ich den heimischen Markt möglichst mied und mir diejenigen wenigen Stellen im Auslande aufsuchte, wo ich billigere Frachten hatte, als wie England und Belgien, d. i. namentlich Warschau, dahin habe ich billigere Frachten als England; es stellt sich die Bahnfracht Danzig—Warschau genau so hoch wie Kattowitz—Warschau, immer also die Gesammtfracht Kattowitz—Warschau 12 bis 14 ℳ pro 1000 kg billiger, als von England nach Warschau. Auf diese Weise war mir ein Absatz möglich; man mußte mit dem Frachten-Tarife und den engl. Preiskuranten in der Hand, täglich genau ausrechnen, wohin die Konkurrenz noch möglich war, und dies war nur nach einzelnen Oasen in der internationalen Wüste möglich. Dann war ich auch bei der Warschau—Wiener Bahn und erwirkte speziell eine billigere Fracht für die Sendungen von Kattowitz nach Warschau.

Frage 4.

Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der dortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

Er wird durch die Konkurrenz anderer Länder erschwert.

Vorsitzender: Also nach Rußland ist der Export durch die Begünstigung der dortigen Industrie erheblich erschwert; nach Oesterreich auch?

Herr **Kollmann:** Ja. Die russischen Zollsätze sind den Herren ja bekannt. Ich konstatire, daß z. B. das Stahlwerk in Dombrowa, desgleichen das Bessemer Werk in Warschau mit einem Zolle von ·40 Kopeken in Gold und dann noch mit 35 Kopeken in Papier als Fabrikationsprämie, also mit ca. 12 ℳ pro 100 kg also mit 120 ℳ pro 1000 kg geschützt ist, d. h. mit ca. 80 pCt. der deutschen Selbstkosten.

Die österreichischen Zollsätze sind den Herren, namentlich dem Herrn Geheimrath Huber, ja bekannt, wobei ich bemerke, daß diese Sätze für uns ganz prohibitiver Natur sind, wie meine beigelegten Zahlen dies genau nachweisen.

Frage 5:

Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Durch die Wiedereinführung von Zöllen würden wir allerdings exportfähiger werden. Ich bin unter allen Umständen, weil eine Zollgesetzgebung in allererster Linie die national-sociale Seite der Handelspolitik behandeln soll, für den Veredlungsverkehr, vorausgesetzt, daß er richtig gehandhabt werden kann. Wenn mich die Zollgesetzgebung ferner so schützt, daß ich statt mit 75 pCt. mit 100 pCt. der Leistungsfähigkeit arbeiten kann, so geht es mir dann, um ein vulgäres Beispiel zu gebrauchen, wie einem Gastwirthe, der z. B. 75 „ständige Tischabonnenten" hat, während seine Küche auf 100 Couverts eingerichtet ist; jedenfalls kann ein solcher Gastwirth das einzelne Couvert billiger seinen Konsumenten abgeben, als wie ein andrer Gastwirth, der nichts Ständiges, keine Basis in Bezug auf seine Tischgäste hat und vollständig stets mit vollen 100 Couverts spekuliren muß. Wenn also durch die Zollgesetzgebung der heimische Markt gesichert und die Arbeit dadurch eine Grundlage hat, namentlich auch das Kapital wieder Vertrauen zur Industrie hat, so kann ich auch billiger produziren. Wir können jetzt unseren Export in keiner Weise heben; der heutige Export ist eine Unterbilanz.

Vorsitzender: Frage 6:

Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden?

Herr **Stumm:** Sie haben sich speziell darüber ausgesprochen, daß Sie für den Veredlungsverkehr sind. Würden Sie also auch bei der Wiedereinführung der Zölle die Bedingung stellen, daß dem, der Waaren exportirt, der Zoll für die dazu nöthigen Rohmaterialien zurückvergütet wird?

Herr **Kollmann:** Ja!

Herr **Stumm:** Das würde diese Frage einigermaßen decken.

Vorsitzender: Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Herr **Kollmann:** Ich habe mir hier die Selbstkosten gemacht bei dem heutigen Zollsatze, welche Berechnung ich mir dem Stenogramm beizulegen gestatten will. Daraus geht hervor, daß wir auch

bei dem neuen autonomen österreichischen Zoll nicht einen Centner Rohschienen nach Oesterreich liefern können.

Die Zollsätze in dem autonomen Tarif sind derartige, daß uns einmal ein weißer Sperling über die Grenze fliegen kann. Ob die Leute da statt 1 fl. 25 kr. für Rohschienen, jetzt $1\frac{1}{2}$ ℳ pro Centner stellen, das ist im Grunde genommen ganz Einerlei, weil auch bei diesem letzteren Zoll ein Export von uns nach Oesterreich absolut unmöglich ist.

In Mährisch-Ostrau werden Drahtknüppel (Zaggel, Rohschienen) à 7 fl. 20 kr. pro 100 kg an die österreichischen Drahtwalzwerke von den österreichischen Puddelwerken verkauft; es beträgt die Bahnfracht Kattowitz-Ostrau mit Zollspesen = 51 kr. pro 100 kg, der Zoll vom 1. Januar 1879 ab, nach dem autonomen österreichischen Tarife = 3 ℳ. Ab Kattowitz würden nach vorstehenden Zahlen = $7_{,20}$ fl. — $0_{,51}$ fl. = $6_{,69}$ fl. pro 100 kg Drahtknüppel verbleiben, d. h. zum Kurse von 1 fl. = $1_{,72}$ ℳ = $11_{,50}$ ℳ, abzüglich 3 ℳ Goldzoll = $8_{,50}$ ℳ. Meine Selbstkosten für diese Feinkornriegel betragen, wie angegeben = $9_{,40}$ ℳ pro je 100 kg, also müßten wir auch nach dem 1. Januar 1879, wollen wir überhaupt derartiges Halbprodukt nach Oesterreich exportiren, pro je 100 kg = $0_{,90}$ ℳ Verlust ertragen. Nur dann, wenn der Rohschienenzollsatz seitens Oesterreichs die Ungleichheiten in den beiderseitigen Roheisen- und Kohlenverhältnissen ausgleicht, ist auf einen Export Deutschlands zu rechnen; diese Ungleichheiten betragen pro je 100 kg Rohschienen in maximo 1 ℳ. Einen derartigen Tarifsatz könnte man als einen halbwegs gerechten hinnehmen.

Gewöhnliches Grundpreiswalzeisen wird von den böhmischen Werken à 9 fl. 50 kr. pro 100 kg franko Wien verkauft; nun betragen auf schlesisches Eisen

a) Bahnfracht Kattowitz/Wien pro je 100 kg = $0_{,56}$ ℳ + 103 kr. = 1 fl. 36 kr. } in
b) Verzollungsspesen in Oderberg . . . . = — „ 8 „ } Papier.
c) Eingangszoll laut autonomen österreichischem Tarif in Gold = 2 fl. 50 kr. in Gold, (ca. 15 pCt. Erhöhung gegen bisher)

d. h. zum Course von 1 fl. Papier = $1_{,72}$ ℳ gerechnet, betragen

Pos. a. und b. zusammen = $2_{,47}$ ℳ
Pos. c. macht aus . . = $5_{,00}$ „
Summa $7_{,47}$ ℳ

Zoll und Fracht bis Wien.

Der Verkaufspreis in Wien à 9 fl. 50 kr. à $1_{,72}$ ℳ ist = $16_{,34}$ ℳ; demnach verbliebe für schlesisches Eisen beim Verkaufe nach Wien unter den autonomen österreichischen Zollsätzen = $16_{,34}$ ℳ — $7_{,47}$ ℳ = $8_{,87}$ ℳ, d. h. ein Verlust pro je 100 kg Export in Walzeisen von ca. 4 ℳ.

Der österreichische Walzeisenzoll darf Deutschland gegenüber höchstens $1_{,5}$ bis $2_{,0}$ ℳ pro je 100 kg betragen, wenn er nur ein Ausgleichszoll auf die natürlichen Ungleichheiten und kein Prohibitivzoll sein soll.

Die Pos. 52 im österreichischen autonomen Tarif, Abtheilung d., schreibt in ganz ungerechtfertigter Weise den Zoll für façonnirtes Eisen mit 3 fl. 50 kr. vor; als wirkliche Ausgleichsabgabe darf derselbe Deutschland gegenüber nicht mehr als 2 bis $2_{,50}$ ℳ pro je 100 kg betragen.

Eisenbleche, 4 mm und stärker, werden von den mährischen und böhmischen Werken in Wien franko à 14 fl. 50 kr. pro 100 kg verkauft; nun betragen auf schlesische Bleche

a) Bahnfracht Kattowitz/Wien + Verzollungsspesen (wie oben bei Walzeisen) pro 100 kg = 1 fl. 44 kr., d. h. zum Kurse von $1_{,72}$ ℳ = $2_{,48}$ ℳ,
b) autonomen Zoll = 4 fl. in Gold = $8_{,00}$ „
Summa $10_{,48}$ ℳ

Zoll und Frachtspesen.

Der Verkaufspreis in Wien von 14 fl. 50 kr. stellt sich = $24_{,94}$ ℳ, also würden ab Kattowitz verbleiben für je 100 kg derartiger schlesischer Bleche = $14_{,46}$ ℳ, d. h. Verlust von ca. $3_{,54}$ ℳ; der österreichische Zoll auf Eisenbleche sollte als wirkliche Ausgleichsabgabe nicht mehr als 3 ℳ pro je 100 kg betragen.

Die Roheisenselbstkosten in Mähren betragen 3 fl. 60 kr. = $6_{,19}$ ℳ, in Oberschlesien $5_{,8}$ bis 6 ℳ, Alles pro 100 kg; dennoch soll nach dem autonomen österreichischen Zolltarife 1 ℳ pro 100 kg Roheisen als Zoll erhoben werden.

Aus diesen Zahlen erhellt, wie die österreichischen Tarifmacher nur das Eine im Auge gehabt haben: „dem eignen Lande Arbeit zu verschaffen"; es erhellt dies besonders daraus, daß die Zölle auf Walzeisen und Bleche, in welchen Produkten viel Arbeit enthalten, so unverhältnißmäßig hoch zum Roheisenzolle sind. Das sind Staffelzölle, so sehr potenzirt, daß sie unsere Konkurrenz direkt auf dem österreichischen Markte ausschließen.

Herr **Stumm**: Sie würden der Ansicht sein, daß durch Aufhebung der Zölle Ihre ganze Produktion nach Oesterreich und Rußland zu vertreiben sein würde?

Herr **Kollmann**: Das ist eine akademische Frage.

Vorsitzender: Der Herr Sachverständige hat die Frage nicht richtig genommen. Es heißt, ob nach Ermäßigung oder Beseitigung der ausländischen Zölle Ihr Export wesentlich gehoben werden würde.

Kollmann: Natürlich. Der Fall wird aber nicht eintreten. Das war mein Trost in der Reichstagsdebatte am 7. oder 8. Dezember 1875, bei der ich zugegen war, als Se. Excellenz Minister Delbrück ungefähr Folgendes sagte: „Wenn die Nachbarstaaten ihre Eisenzölle nicht bis zum 1. Januar 1877 fallen lassen, so werden wir Mittel und Wege finden, eventuell unsere Eisenzölle zu behalten." Diesen Trost nahm ich nach Oberschlesien mit, in diese durch staatliche Grenzen gebildete handelspolitische Sackgasse.

Herr **Stumm**: Und wenn Oesterreich und Rußland ihren Zoll etwa auf die Hälfte des jetzigen Satzes ermäßigten, würden Sie auch dann noch eine erhebliche Erleichterung des Exports nach diesen Ländern erblicken?

Herr **Kollmann**: Ich habe hier die genauen Selbstkosten unserer einzelnen Fabrikate franko Wien unter Zugrundelegung der österreichischen Zollsätze detaillirt. Daraus geht hervor, um wie viel die österreichischen Zölle ermäßigt werden müßten, wenn von unserer Konkurrenz auf dem österreichischen Markte die Rede sein soll.

Frage 8:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Dasselbe Ziel nicht, weil wir von unserem natürlichen Absatzgebiete durch die landespolitischen Grenzen zu drei Viertel abgeschlossen sind, dicht an der russisch-österreichischen Grenze liegen, und auf die auswärtigen Bahnen haben wir doch kein besonderes Pressionsmittel, um Verkehrserleichterungen zu erzielen.

Herr **Stumm**: Würde die Regulirung der Oder zur Erleichterung Ihres Verkehrs von Bedeutung sein?

Herr **Kollmann**: Solche Wünsche hegen wir schon fast gar nicht mehr. Die Regulirung der Oder ist schon seit 50 Jahren im Gange, wird aber nicht vollendet.

Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

Der Ausländer, der diese Exportbonifikation hat, hat dadurch immer einen Vorsprung in seinem Export vor uns.

Herr **Stumm**: Von Vortheilen kann hier natürlich nicht die Rede sein, weil Sie gar nicht importiren.

Vorsitzender: Frage 10:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

Herr **Kollmann**: In einzelnen Punkten ganz erhebliche; namentlich da Oesterreich das System der Staffelzölle — ich möchte fast sagen in geometrischer Progression, nicht in arithmetischer — speziell bei Eisen eingeführt hat. Dieser österreichische Zolltarif ist nach meinem Dafürhalten von einem tüchtigen Sachverständigen bearbeitet worden. Die Folge davon ist z. B., daß, sowie der Rohschienenexport nach Oesterreich durch die Zollerhöhung aufhörte, Folgendes eintrat: Die Rohschienen gingen früher zum Roheisenzoll; jetzt kamen die österreichischen Konsumenten von Rohschienen auf das, was die Rohschienen ersetzen kann, auf die sog. Altschienen, auf die gebrauchten alten eisernen Eisenbahnschienen. Diese hatte ich bis dahin gekauft zu einem Preise von 70 *M.* pro Tonne. Heute sind sie auf einmal bei schlechter Walzeisenkonjunktur auf 80 *M.* gestiegen in Oberschlesien. Wenn Jemand das hört, der speziell die Verhältnisse nicht kennt, so sagt er, daß es gut gehe in unsrer Konjunktur. Diese alten Schienen gehen noch zu 25 Kr. Zoll pro 50 kg nach Oesterreich hinein, werden dort an Stelle von Rohschienen gebraucht und vertheuern mir dadurch einen Theil meines Rohmaterials und damit meine Fabrikation. Ebenso ist es mit dem Packeteisen. Dieses bessere Eisenbahnabfalleisen bei Submissionen, wie alte Nägel, Bolzen u. s. w. als Rohmaterial zu kaufen, dazu sind wir nicht mehr im Stande bei unsern Verkaufspreisen unsrer Fabrikate. Das geht Alles an Stelle der Rohschienen nach Oesterreich hinüber, und mein Rohmaterial ist mir dadurch wesentlich vertheuert. Ich bringe gleich ein Beispiel: vor ca. 3 Wochen war ich in Wien und fand dort die Walzeisenofferte eines böhmischen Produzenten zu 9 Gld. 50 kr. pro 100 kg frco. Wien. Ich zerbreche mir den Kopf: um Gotteswillen, das ist doch nicht möglich! Da kam ich auf den Grund und erfuhr von Prag, daß jener böhmische Produzent diese deutschen alten Schienen kauft. Ich spreche mit meinem Lieferanten dieses Materials, und dieser erklärt, daß die alten Schienen nun ins Ausland gehen. Das Ausland verschafft sich durch diese Staffelzölle ein sehr billiges Rohmaterial. Oesterreich wird durch dies Verfahren billiges „deutsches Rohmaterial“ zugeführt, und das daraus in Oesterreich gefertigte Fabrikat ist durch den auf letzteres gelegten hohen Zoll so geschützt, daß von einer Konkurrenz meiner „Arbeit“ auf dem österreichischen Markte nicht mehr die Rede sein kann.

Herr **Huber**: Sie meinen nicht eigentliche Werthzölle, sondern spezifische Zölle, aber abgestuft nach dem Werthe?

Herr **Kollmann**: Ja, bei uns wirft man das Alles in einen Topf.

Herr **Stumm**: Haben Sie ähnliche Erfahrungen mit den Kohlenpreisen und den Löhnen gemacht?

Herr **Kollmann**: Ich konstatire hier den Fall und freue mich darüber, daß unsere beschäftigungslosen Arbeiter zum Theil wenigstens im Auslande diejenige Beschäftigung finden, welche ihnen im Vaterlande versagt ist. — Ich hatte mir erlaubt, Ihnen die Nummer 236 der Kattowitzer Zeitung vorzulegen, in welcher deutsche Bergleute für die polnischen Gruben gesucht werden. Heute ist dies ein Glück für uns; wir würden sonst das reine soziale Elend in Oberschlesien haben. Sehen Sie sich die Bauthätigkeit in Warschau an! Ich glaube nicht fehlzugehen, wenn ich sage, daß aus meinem Amtsbezirke mindestens 80 bis 100 Leute ausschließlich nach Warschau gegangen sind, um dort bei Bauten und ferner bei dem jetzt im Dezember in Betrieb kommenden Bessemer-Werke in Warschau einzutreten.

Herr **Stumm**: Sie freuen sich jetzt darüber, indessen sind Sie doch der Ansicht, daß, wenn die Zeiten etwas besser würden, Sie durch diese Verhältnisse leicht in Bezug auf die Arbeitskräfte in Verlegenheit kommen könnten?

Herr **Kollmann**: Ja.

IV.

Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Frage 1:

Erfordert die Forterxistenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Unbedingt, um die natürlichen Vorzüge von England und Belgien in den Erzverhältnissen und Wasserfrachten auszugleichen.

Frage 2:

Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Diese Frage kann ich in dieser Allgemeinheit nicht so beantworten, wie ich sie schon manchmal habe beantworten hören. Wenn ich nur von Oberschlesien sprechen soll, dann ja —; aber sehe ich die ganze deutsche Eisenindustrie an, z. B. Rheinland und Westfalen und konstatire ich also durch Zahlen, daß Rheinland und Westfalen effektiv nicht so billig produziren kann, als Belgien und England, so würde eine Verschiebung des Marktes eintreten; es würde die rheinisch-westfälische Produktion mehr auf das bisherige oberschlesische Absatzgebiet gedrängt werden. Und doch ist der heimische Markt unter allen Umständen der sicherste: denn hier habe ich doch noch einen preußischen Kreisrichter bei Subhastationen und Wechselprozessen. Was haben Sie im Auslande? Wenn der Abnehmer meiner Produkte die Tratte zahlt, so ist es gut; wenn nicht, was soll man dann machen? Man darf also nicht direkt sagen, es kann semper ubique verzichtet werden auf unsere Zölle. Trotzdem aber, obwohl ich mich mit der Frage beschäftigt habe, bin ich heute nicht im Stande, graphisch genau im Voraus zu bestimmen, wie sich der Markt verschieben würde; und das muß ich doch als Gesetzgeber, wenn ich eine so wichtige Frage entscheide.

Herr **Stumm**: Sie haben zugegeben, daß Oberschlesien in der Lage sein würde, wenn die Nachbarstaaten die Zölle fallen lassen, dann auf den deutschen Zoll verzichten zu können. Sie haben damit gewissermaßen Ihrer Antwort auf die 1. Frage widersprochen, wonach die Erzlagerverhältnisse und die Wasserfrachten in England das einzige Motiv für die Wiedereinführung von Zöllen in Deutschland bilden. Die Gegenseitigkeit des Auslandes tritt also als weiteres Motiv hinzu?

Herr **Kollmann**: Ich sehe die Frage 2 auch als eine sogenannte Doktorfrage an, weil ich bestimmt überzeugt bin, daß das Ausland seine Eisenzölle nicht fallen lassen wird.

Herr **Stumm**: Sie werden aber zugeben, daß andere Leute andere Ueberzeugungen haben können und diese Frage für eine eminent praktische halten?

Vorsitzender: Es würde doch möglich sein, daß durch die Aufhebung des deutschen Zolls andere Länder veranlaßt werden könnten, ihre Zölle auch zu beseitigen.

Herr **Kollmann**: Es würde dann ja wesentlich besser um uns stehen, darüber ist nicht zu streiten, aber ob diese Verbesserung auf der einen Seite in einem gesunden deutschen Export ohne Unterbilanz diesen Import vollständig aufhebt, das wage ich heute nicht zu entscheiden. Dazu müßte ich genaue graphische Aufzeichnungen machen; denn die stärkere ausländische Konkurrenz, also England und Belgien konkurriren ja auch sehr stark mit uns in unsrem bisherigen ausländischen Absatzgebiete.

Frage 3:

Wie hoch müssen andernfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Ich stehe auf dem Standpunkte, daß wir diejenigen Naturschätze, die wir haben — namentlich in Oberschlesien unter unserer nur 6 Zoll starken Ackerkrume — heben müssen; und

ich verlange vom „national-sozialen Standpunkte“ aus, daß, so lange diese circa 800 000 Arbeiter, die in der gesammten deutschen Eisenindustrie thätig sind, nicht voll und ganz anderweit beschäftigt werden, nicht ein Centner, ganz einerlei, ob es Roheisen oder Walzeisen ist, eingeführt wird.

Ich will die geognostische Erdschichtenbildung und die Wasserfrachten ausgleichen, und da komme ich im Gegensatz zu meinen sämmtlichen Kollegen (und ich betone, daß ich Roheisenkonsument, nicht Roheisenproduzent bin), zu dem Roheisenzoll von 20 ℳ pro 1 000 kg (Tonne). Wollen Sie, meine Herren, wissen, wie weit ich das deutsche Konsumtionsgebiet bei einem Roheisenzolle von 1 ℳ oder von 0,75 ℳ pro 50 kg beherrsche, so ergiebt sich das ganz genau aus den oberschlesischen Roheisenproduktionskosten und den beigelegten Frachtverhältnissen, verglichen mit denselben Faktoren des Auslandes. Gehe ich aber vom Grundsatze aus, die Schätze des Landes heben zu wollen, so daß ich bei jedem Centner fertiges Eisen z. B. 7—7½ Ctr. Kohle verwerthe, dann komme ich, wenn ich auch das deutsche Küstengebiet beherrschen soll, auf einen Roheisenzoll von 1 ℳ pro Ctr.

Herr **Stumm**: Und wieviel für Stabeisen?

Herr **Kollmann**: Für Walzeisen würde ich nur beantragen, 2,5 bis 3 ℳ für 100 kg = 25 bis 30 ℳ pro Tonne.

Herr **Stumm**: Sie würden also demjenigen Walzeisenfabrikanten, der fremdes Roheisen bezieht, nicht einmal den Zollschutz gewähren, den er zu bezahlen hat, um sein Rohmaterial einzuführen, denn wenn Sie 2 ℳ für Roheisen rechnen und 2,5 ℳ für Stabeisen, so werden Sie mir zugeben, daß in 2,5 ℳ nicht der ganze Roheisenzoll enthalten ist, den er braucht, um sein Stabeisen herzustellen.

Herr **Kollmann**: Da haben Sie ganz Recht, ich denke aber, wenn wir alle Hochöfen beschäftigen und die Kohlengruben, so haben wir einen großen Konsum in Deutschland, der wird sich ganz bedeutend heben, namentlich auch der heimische Konsum in Oberschlesien.

Herr **Stumm**: Dann würde das Roheisen theurer werden?

Herr **Kollmann**: Das fragt sich, ob das Roheisen überhaupt überall um den Werth des Zolles vertheuert wird.

Herr **v. Schloer**: Sie konstruiren Ihre Zölle auf der Basis der natürlichen Lagerungsverhältnisse der Erze in Deutschland, und auf die dadurch bedingten Frachten. Dadurch kommen Sie natürlich zu anderen Resultaten als andere Herren, die nicht diese Basis wählen, und da glaube ich allerdings, daß Widersprüche dadurch hervortreten können.

Ich wollte nur konstatiren, wie Sie verfahren; denn sonst würde ja Ihre Angabe sich nicht erklären lassen.

Herr **Kollmann**: Ich habe gerechnet:

Oberschlesische Walzeisenselbstkosten pro 1 000 kg	133 ℳ;
hinzu tritt der Geldverlust an dem dabei verarbeiteten Roheisen, mit je 4 ℳ pro 1 000 kg Roheisen, also pro 1 000 kg Walzeisen . . .	5,6 „
Demnach betragen die „wirklichen Selbstkosten“ pro 1 000 kg	138,6 ℳ
Englands Selbstkosten sind, wie ich dies schon vorhin in Zahlen nachgewiesen, billiger pro je 1 000 kg um	21,70 ℳ
Dieser Ziffer tritt die Differenz zwischen der theureren oberschlesischen und der billigeren englischen Fracht auf Walzeisen nach der deutschen Küste und zum Theil auch nach dem Inlande hinzu mit ca.	6 bis 8 ℳ
Hiernach muß die deutsche Ausgleichsabgabe betragen pro je 1 000 kg Walzeisen	27,70 bis ca. 30 ℳ

Herr **v. Schloer**: Vielleicht wirkt auf die Feststellung des von Ihnen proponirten Walzeisenzolles noch der Umstand ein, daß Sie sagen: Schlesien produzirt Walzeisen, abgesehen vom Preise des Roheisens, billiger als England und Belgien, wie Sie das früher uns entwickelt haben.

Herr **Stumm**: Es beziehen sich die Zollsätze sämmtlich auf oberschlesische Verhältnisse?

Herr **Kollmann**: Ja. Meine ganzen Auslassungen, wo ich nicht von der gesammten deutschen Eisenindustrie spreche, bitte ich nur als spezifisch schlesischen Verhältnissen angepaßt anzunehmen, denn trotzdem ich Eisenindustrieller bin und großes Interesse für mein Gewerbe habe, will ich doch die ganze deutsche Eisendustrie in ihren verschiedenen Centren sachgemäß behandeln und aus den Urtheilen aller vernommenen Sachverständigen erst die Resultate für ganz Deutschland ziehen.

Herr **Stumm**: Ich mache darauf aufmerksam, daß die Zollsätze nicht speziell für Schlesien, sonden fürs ganze deutsche Reich gleichmäßig sein müssen, daß also bei Feststellung der Zollsätze die ganze deutsche Industrie ins Auge gefaßt werden muß.

Herr **Kollmann**: Ich gehe von schlesischen Verhältnissen aus. Für Weißblech würde ich 8 ℳ vorschlagen und würde dann, wenn ich solchen Schutz hätte, wie ich schon im Eingang meiner Vernehmung betont habe, sofort eine weitere Verfeinerung und bessere Beschäftigung meiner Arbeiter in meiner Fabrikation vornehmen. Wenn ich den Import in der Statistik in Zahlen sehe, der gerade in Weißblech mehr und mehr stattgefunden hatte, mit den respektiven Zollermäßigungen, so glaube ich, meine Herren, sprechen diese Zahlen besser als alle Worte.

Frage 4:

Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:

a) für die Eisenindustrie selbst,

b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

In erster Linie würde der Industrielle selber wieder Vertrauen zu seiner Beschäftigung haben, er würde wieder mit frischem Muthe in diejenigen Anlagen hineingehen, die er unter anderen Zollgesetzen als den heute giltigen ins Leben gerufen hat, und zwar ins Leben gerufen hat zu der Zeit, als er darauf baute, daß ein Zollschutz so lange stattfinden würde, wie ihn die angrenzenden Länder überhaupt aufrecht erhalten. Vor allen Dingen würde wieder das Kapital Vertrauen zur Industrie bekommen; es würden für den eigentlichen inneren Handel, der heute den größten Vertrieb wirklich deutschen Eisens besorgt, nach meinem Dafürhalten gar keine Nachtheile entstehen. Ich gebe zu, daß die seestädtischen Händler allerdings beeinträchtigt würden; aber da ich vorhin gesagt habe, daß mit der Einführung eines Zolls der Export sich heben wird, so sollen diese seestädtischen Händler aus Importeuren zu Exporteuren werden, sie sollen an die binnenländischen Grenzen ziehen und den Export betreiben; ich betone, daß sich bei meinem ganzen Export sehr wenig deutsche Händler interessirt haben. Es sind nur einzelne Händler, die nennenswerthe Quantitäten exportiren; dem Verkäufer ist es bequemer, wenn er im Binnenlande sein Geschäft machen kann, als im Auslande; für die Transport-Interessenten würde selbstverständlich ein ganz bedeutender Vortheil entstehen. Nehmen Sie nur einmal an, daß zur Produktion von je einem Centner Roheisen in Oberschlesien 6½ Centner Material transportirt werden müssen, berechnen Sie, was das für diese circa 11 500 000 resp. 10 800 000 Centner importirtes Roheisen an Materialientransport ausmacht. Stellen Sie sich das Bild vor, wenn wir circa 60 000 000 Centner auf einmal mehr an Rohmaterial transportiren, und vergleichen Sie einmal, ich möchte sagen, das soziale Bild, welches entsteht, wenn wieder Umlaufsmittel in die einzelnen Hände kommen. Die ganze Produktions- und Konsumtionsfähigkeit des sammten Volkes würde belebt werden. —

Was die Konsumenten betrifft, so bin ich sogar der Ansicht, daß die Zölle durchaus nicht eine Preiserhöhung hervorbringen werden, wie man das von verschiedenen Seiten befürchtet. Vorläufig produziren wir in Deutschland, wenn wir die kaltstehenden Werke hinzurechnen, unbedingt z. B. in Walzeisen mehr als wir konsumiren. Warum sollen denn da die Walzeisenpreise auf einmal steigen? Die Preise werden nach einiger Zeit steigen, wenn durch die im Lande geschaffene Arbeit die Umlaufsmittel flüssig geworden sein werden, weil dadurch die Konsumtionsfähigkeit erhöht wird; vorher werden wir keine Preissteigerung haben, namentlich dann nicht, wenn wir blos einen einseitigen Eisenzoll erheben. Ich gestehe, wenn Sie blos Eisenzoll geben wollen, so hat das für mich kein Interesse. Die Konsumtionsfähigheit muß gehoben werden, unsere heute unfreiwillig feiernden „Konsumenten" müssen wieder arbeiten, d. h. „Produzenten" werden, denn, wenn ich keinen Absatz im konsumtionsarmen Vaterlande habe, so würde der Zoll allein von sehr geringer Wirkung sein. Es soll die „ganze Produktion des Vaterlandes" geschützt werden gegen diejenige ausländische Produktion, die durch natürliche Verhältnisse stärker ist; ich will dabei, daß unsere Gewerbetreibenden durch die ausländische Konkurrenz gezwungen werden sollen, auf der Höhe der technischen Einrichtungen zu stehen. Höher soll der Zoll nicht gehen, als um die natürlichen besseren Verhältnisse des Auslandes auszugleichen; ich will, daß gerade durch die Konkurrenz die Deutschen recht rege gemacht werden sollen, um jeden technischen Fortschritt sich anzueignen.

Vorsitzender: Sie haben gesagt, daß das zum Theil auch jetzt von Seiten der deutschen Eisenindustriellen geschieht.

Herr **Kollmann:** Soweit die Herren Geld haben, geschieht dies; aber es stehen eine Menge Werke still.

Vorsitzender: Können auch Werke mit ausgezeichneten Einrichtungen stillstehen?

Herr **Kollmann:** Das kann auch vorkommen.

Man müßte den Markt bis Stettin, Hamburg und Königsberg beherrschen, man kann graphisch genau die Grenze ziehen, wie weit man gegen das Ausland konkurriren könnte.

Herr **Stumm:** Sie sprechen immer von Schlesien?

(Wird bejaht.)

Vorsitzender: Was Frage 3 betrifft, so wollten Sie da noch die Zollsätze normiren. Ich muß darauf zurückkommen, daß Sie früher gesagt haben, Sie wünschen für den Export eine Rückvergütung.

Herr **Kollman:** Ich möchte das besonders betonen:

„Die ganze Zollgesetzgebung fasse ich nur von der nationalsozialen Seite auf, um die Arbeiter zu beschäftigen."

Herr **Huber:** Bei allen Artikeln, deren Identität festgehalten werden kann, hätte das keinen Anstand?

Herr **Kollmann:** Das sollte bei allen Artikeln bei uns so sein, daß Jedermann irgend ein Halbfabrikat einführen kann, wenn es gestempelt oder identifizirt werden kann; die Schwierigkeit entsteht nur bei Roheisen, weil hier die Identität so schwer festzuhalten ist.

Vorsitzender: Sie würden es sich auch gefallen lassen, daß, wenn man auf Roheisen den Zoll einführte, unter Aufsicht der Steuerverwaltung dieses Roheisen verarbeitet würde?

Herr **Kollmann:** Ich habe es so gemacht in Bezug auf Altschienen: Roheisen wird geschmolzen, Altschienen werden geschweißt, dabei geht die Marke resp. der Stempel verloren. Ich habe mir den Fall nicht genug überlegt, welche Nebenumstände gehandhabt werden könnten, um vielleicht die Identität des exportirten Produktes aus dem dazu wirklich importirten Rohmaterial festzustellen. Soweit ich mir das im Moment überlege, würde ich sagen: ich bin vollständig für die titres d'acquits à caution.

Herr **Huber:** Sie würden also der Ansicht sein, daß die Identität beim Roheisen nicht festgehalten werden soll?

Herr **Kollmann:** Wenn es geht, ja, aber ich halte es technisch für sehr schwer. Es müßte eine genaue Ueberwachung seitens der Behörden stattfinden.

Herr **Huber:** Wissen Sie, ob in Frankreich auch Klagen über die titres d'acquits à caution bestehen, besonders darüber, daß die Identität nicht festgehalten wird?

Herr **Kollmann:** Ja, und die Identität wird in Frankreich nicht festgehalten.

Herr **Stumm:** Der Herr Sachverständige hat ausdrücklich gesagt, daß er die Manipulationen nicht genau kenne, er sei aber der Ansicht, daß das Veredlungsverfahren eingeführt werden könne, sofern Garantie gegeben werde, daß Roheisen, welches zollfrei eingeführt wird, auch wirklich zu den Fabrikaten dient, die exportirt werden.

Vorsitzender: Frage 5:

Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Herr **Kollmann:** Ich habe schon vorhin angeführt, daß ich in erster Reihe für Durchführung des Reichseisenbahnsystems wäre, um billigere Frachten zu erzielen, — immer unter Betonung, daß die Eisenbahnen stets nur die produktiven Kräfte wecken und beleben sollen. Die Reichsbahn darf keinen Gewinn für den Staat abgeben, das Anlagekapital soll nur amortisirt und landesüblich verzinst werden.

In dem Momente, wo die Reichsregierung sagen wollte: wir wollen aus der Reichsbahn einen Ueberschuß für den Etat haben, würde ich voll und ganz dagegen sein. Es würde die wirklich hohe nationale Idee, die in dem großen Gedanken der Reichsbahn liegt, dadurch ganz karrikirt werden. Meine Herren! auch dagegen habe ich schließlich noch Nichts, ob das Reich die Eisenbahnen übernimmt oder ob die einzelnen Staaten sie als Staatseisenbahnen haben, wenn sie nur durch Reichsgesetze einheitlich geregelt werden und verpflichtet sind, zu den Selbstkosten zu fahren, die sich in der von mir angedeuteten Weise zusammensetzen; darauf kommt es mir nicht an, ob das ein „bayerischer" oder „württembergischer" oder „preußischer" Schaffner ist, der den Eisenbahnzug führt, wenn nur die deutsche Arbeit billige Transportwege bekommt. Wenn aber die Reichseisenbahnidee einen anderen Zweck hat, dann würde ich nicht dafür sein.

Dann bin ich der Ansicht, daß auch die Frage von Sachverständigen erörtert werden muß: „Sollen wir Kanäle bauen oder billigere Güterbahnen?" Ich habe Ihnen nach meinen Erfahrungen bei der oberschlesischen schmalspurigen Bahn gezeigt, daß die Resultate, die man sich in den Gegenden, wo eben solche Bahnen noch nicht eingeführt sind, von diesen Bahnen verspricht, bei uns in keiner Weise erzielt werden; ich will aber damit nicht sagen, daß unsere Tarifsätze für die schmalspurige Bahn nicht wesentlich ermäßigt werden können, es ist dies eine beständige Klage der oberschlesischen Industriellen.

Vorsitzender: Sie wissen, daß dies vorläufig nicht geschehen kann, weil die Bahn von Seiten der Gesellschaft verpachtet ist und die Frachtsätze festgestellt sind.

Herr **Kollmann:** Ich konstatire, daß der Vorsitzende speziell für Oberschlesien in diesen Frachtfragen sich sehr viel Mühe gegeben hat, aber die letzte Frachtenkonferenz mit der oberschlesischen Bahn scheint wenig Erfolg gehabt zu haben.

In Bezug auf die Gesetzgebung habe ich mich über die Gewerbeordnung zum Theil schon ausgesprochen, aber einen Punkt habe ich mir noch notirt.

Die kriminelle Bestrafung des Kontraktbruches muß unbedingt eingeführt werden, sowohl für den Arbeitgeber, wie für den Arbeitnehmer. Wenn Sie sogenannte Rechtsgleichheit

haben wollen, so bin ich dafür, daß auch der Arbeitgeber kriminell bestraft wird, wenn er den Kontrakt bricht; der Arbeitnehmer aber auch. Fragen Sie Jeden, der Arbeiterverhältnisse kennt, ob nicht, wenn 600 Arbeiter in einem gewerblichen Institut arbeiten, der Einzelne nur ein Glied der großen, langen Kette ist, ob ich einen Einzigen herausnehmen darf, ohne dieser großen Kette in der Arbeitsleistung zu schaden. Ich behaupte, Derjenige, der den Kontrakt bricht, schädigt nicht nur den Arbeitsunternehmer, nein, wenn 600 Arbeiter mit ihm zusammen arbeiten, auch alle 599 anderen.

Herr **Stumm:** Sehen Sie nicht in den Maßregeln, welche die Gewerbeordnungsnovelle, die am 1. Januar 1879 in Kraft treten wird, auf diesem Gebiete getroffen hat, einen wesentlichen Fortschritt gegen früher?

Herr **Kollmann:** Ich habe nach dieser Richtung wenig darin gefunden. Uebrigens ist ein Fortschritt zu konstatiren; z. B. man kam bisher vor den Staatsanwalt, wenn man in wohlwollendster Weise für seine Leute im Großen Kartoffeln und Nahrungsmittel einkaufte; ich habe das zwar immer gethan, auch jetzt noch, obgleich ich nur Geld auslege, keine Zinsen dafür bekomme und viele Unkosten und Mühe dabei habe, aber ich halte das für eine soziale Pflicht des Arbeitgebers, namentlich in heutiger Zeit.

Herr **Stumm:** Das bezieht sich nicht auf den Kontraktbruch. Dagegen enthält die Gewerbenovelle die Bestimmung, daß alle Arbeiter bis zum 21. Jahre ein Arbeitsbuch führen müssen, und daß jeder Arbeitgeber zivilrechtlich haftbar wird, wenn er einen Arbeiter wissentlich annimmt, der kontraktbrüchig gewesen ist.

Herr **Kollmann:** Die Arbeiter halten blos bis zum 21. Jahre ein Arbeitsbuch; nun ist aber die größte Zahl der Arbeiter in den Puddel- und Walzwerken über 21 Jahre alt; also das ist blos Rosenöl, was man mit dieser Maßregel auf die soziale Wunde gießt.

Herr **Stumm:** Ich glaube, Sie sind nicht genau orientirt; der Hauptpunkt liegt in einem anderen Paragraphen, in welchem jetzt die zivilrechtliche Haftbarkeit des Arbeitgebers gegenüber dem früheren Arbeitgeber ausgesprochen ist.

Herr **Kollmann:** Bloß für Arbeitgeber. Dann habe ich in der französischen Sozialgesetzgebung eine Gesetzgebung über die Trunkenheit gefunden aus dem Jahre 1872. Es mag auffällig erscheinen, daß man die Trunkenheit bestrafen soll, aber wir sitzen heute so tief im Drecke des „laisser aller“, daß wir unter allen Umständen alle Mittel aufbieten müssen, um dem Laster der Trunkenheit und dem daraus für die Gesammtheit entstehenden Schaden einen Damm entgegenzusetzen. Vor Allem muß die Gewerbeordnung in Betreff der Schankstättenkonzession unbedingt verändert werden. Seitdem ich z. B. Amtsvorsteher bin, wird in meinem Bezirke keine neue Schankkonzession ertheilt. Jeder mit einem Konzessionsgesuch Abgewiesene mag an das Oberverwaltungsgericht gehen. Ob das genau im Sinne des früheren theoretischen Gesetzgebers ist, weiß ich nicht; aber die Noth hat den Herren Gesetzesmachern gezeigt, daß die rauhe Wirklichkeit momentan doch stärker ist, als eine schöne Idee. Dann betone ich die Arbeiterpensions- und Invalidenkassen, über die ich vorhin schon gesprochen habe, ferner die Reform der Aktiengesetzgebung in der Tendenz größerer Verantwortlichkeit von Aufsichtsrath und Direktion, dann auch die Aufhebung der Wucherfreiheit, wodurch namentlich die Arbeiter sehr geschädigt werden. Ich habe auch sogenannte Ein- und Rückkaufshändler in meinem Bezirke gehabt, die lebten von der Noth der Arbeiter. Es wurden die Zinsen genommen, von denen ein anständiger Mensch gar keine Ahnung hat. Ich will nicht behaupten, ob es 100, 500, 800 oder 1 000 pCt. Zinsen waren. Ich habe alle Mittel gebraucht, um diese Geschäfte eingehen zu lassen, und es ist mir gelungen; ob der Weg dazu legal war, weiß ich nicht.

Herr **Stumm:** Sie scheinen sehr drastische Mittel anzuwenden, nach Ihren Beispielen von den Schankwirthschaften.

Herr **Kollmann:** Ja, das ist nothwendig; mir wächst das soziale Elend fast über den Kopf, und ich bin überzeugt, daß wenn die Herren Gesetzgeber bloß 6 Wochen Amtsvorsteher wären, sie alsdann ganz andere Ansichten bekommen würden über das wirkliche Leben, wie es gegenwärtig in einem industriellen Bezirke sich abspielt. Dann muß für bessere Vorbildung unserer sogenannten Werkmeister in den technischen Schulen gesorgt werden. Wir haben so viel technische Lehranstalten, zu viel gelehrte Leute, so daß, wenn einmal ein Posten für einen Ingenieur frei wird, unzählige Anmeldungen erfolgen. Wenn man aber einen einzigen Werkmeister zu suchen hat, der mit Pflichttreue und mit wirklichen praktischen Kenntnissen seinem Berufe nachgeht, da findet man sehr selten das, was man sucht. Das ist bei uns ein Krebsschaden und das ist eine große Ueberlegenheit der Engländer. Dort hat der Werkmeister die elementaren Kenntnisse der Mathematik und Naturwissenschaften, er hat das Verständniß für die treibenden Motoren u. s. w.; mit Logarithmen braucht er nicht zu rechnen, da in Puddel- und Walzwerken dies bei gewöhnlichem Betriebe nicht vorkommt.

Frage 6:

> Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Nein, sie können nur ein Linderungsmittel sein.

V.

Statistik.

> Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen und event. welche?
>
> Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Sie werden in meiner Statistik der Verkaufspreise finden, daß dieselben für Oberschlesien andere sind, als wie in der offiziellen Statistik angegeben ist. Ich bedauere, daß der vorletzte glücklich aufgelöste Reichstag nicht den von der Regierung vorgelegten Gesetzentwurf, bezüglich des Deklarationsverfahrens bei der Ausfuhr von Waaren, angenommen hat; nur dadurch kann die Durchfuhr vom wirklichen heimischen Export geschieden, nur dadurch eine zuverlässige Statistik geschaffen werden. Meine Herren, der damals vorgelegte Gesetzentwurf würde den freien Verkehr in keiner Weise beeinträchtigt haben. Auch ist in der Statistik die Zahl der in der Eisenindustrie beschäftigten deutschen Arbeiter viel zu gering angegeben; es sind darin circa 800 000 Arbeiter beschäftigt.

Vorsitzender: Ich schließe hiermit die Vernehmung und sage Ihnen den Dank der Kommission.

(Schluß 1 Uhr 50 Minuten.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Zweiundzwanzigste Vernehmung

am

19. November 1878

(Nachmittag 1 Uhr 55 Minuten).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender.
" Geh. Ober-Regierungsrath Huber.
" Königl. Bayr. Staatsrath v. Schloer.
" Geh. Kommerzienrath Stumm.
" H. H. Meier.
" Geh. Bergrath Dr. Wedding.
Sachverständiger: Herr Direktor Schlinck aus Mülheim.

(Fragebogen A.)

Vorsitzender: Wir kommen zur Vernehmung des Herrn Direktor Schlinck von der Friedrich-Wilhelmshütte bei Mülheim an der Ruhr. Welche Gegenstände fabriziren Sie auf dieser Hütte?

Herr **Schlinck:** Gießerei-Roheisen, Gußwaaren, Röhren und Maschinen, besonders für den Bergbau- und Hüttenbetrieb.

Vorsitzender: Kaufen Sie auch Roheisen?

Herr **Schlinck:** Nein!

Vorsitzender: Wie viel Hochöfen sind bei Ihnen im Betriebe?

Herr **Schlinck:** Wir haben von drei Hochöfen nur einen im Gange.

Vorsitzender: Wir würden in den Fragebogen eintreten.

I.

Wirthschaftliche Lage der deutschen Eisenindustrie an und für sich und mit Rücksicht auf die Produktiosverhältnisse des Auslandes.

a. Selbstkosten.

Frage 1:

Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Schlinck: Bei einer jährlichen Produktion eines Hochofens von 19 000 t, einem Verbrauche von 2 350 kg Erz, 958 kg Kalkstein, 1 650 kg Koks pro 1 000 kg Eisen, bei einem Ausbringen von 42½ pCt. aus den Erzen, 30,3 pCt. aus dem Möller, 70 kg Kohlenverbrauch an Dampfkessel und Windwärmeapparaten, einschließlich Zinsen für Obligationen und Bankschulden 63,59 *M.* Vorstehendes gilt für den Betrieb eines Hochofens, wie es gegenwärtig der Fall ist; dagegen würden sich bei einem gleichzeitigen Betriebe von zwei Oefen, wo sich die Kosten entsprechend vermindern durch Ersparungen an Löhnen und durch geringere Zinsen für Obligationen und Bankschulden nur 58,85 *M.* pro 1 000 kg Gießerei-Roheisen herausstellen.

Vorsitzender: Wie stellen sich die Selbstkosten Ihrer Erze, Kohlen und Koks?

Herr **Schlinck:** Ich habe diese auf einem besonderen Blatt vermerkt, und werde dasselbe dem Protokoll beilegen. Vergl. S. 366.

Vorsitzender: Es wäre interessant, zu wissen, wie viel Ihnen 1000 kg Erze kosten?

Herr **Schlinck:** Die Erze loko Grube 7,97 *M.*, für Frachtantheile treten 3,95 *M.* hinzu.

Vorsitzender: Sie sagten: Erze aus der eigenen Grube; Sie kaufen aber auch Erze?

Herr **Schlinck:** Ungefähr 50 pCt. unserer Beschickung.

Vorsitzender: Wo kommen die her?

Herr **Schlinck:** Theils Kohleneisensteine aus dem westfälischen Revier, theils Rasenerze aus Holland und Belgien.

Vorsitzender: Von Spanien oder derartige Erze nicht?

Hertz **Schlinck:** Nein, die sind uns viel zu theuer für unsere Zwecke.

Herr **Stumm:** Beziehen Sie auch nassauische Erze?

Herr Schlinck: Ja, weil wir im dortigen Revier Gruben besitzen.

Vorsitzender: Wie stellen sich die Kohlen und Koks?

Herr Schlinck: Kohlen kosten 4,38 *M.* loko Grube und die Fracht beträgt 1,87 *M.*

Vorsitzender: Koks kaufen Sie auch?

Herr Schlinck: Nein, wir sind im Besitz einer eigenen Koksanstalt; 1 000 kg Koks werden uns momentan ungefähr 10 *M.* kosten.

Hier würde ich wohl noch die Röhren anreihen.

Herr Stumm: Ich möchte noch fragen, ob Sie den Selbstkostenpreis für Roheisen, den Sie inkl. Banquierzinsen genannt haben, nicht ohne dieselben angeben können?

Herr Schlinck: Das werde ich später angeben, auch die Höhe der Bankschuld kann ich mittheilen oder wenigstens den Betrag der Zinsen.

Also gußeiserne Röhren für das Betriebsjahr 1877/78 wurden produzirt rund 8 000 000 kg oder 8 000 t bei einer Gesammtproduktion der Gießerei von 10 000 t Gußwaaren.

Herr Meier: Gießen Sie direkt aus dem Hochofen?

Herr Schlinck: Nein, nicht direkt aus dem Hochofen. Von der eigentlichen Produktion an Röhren sind 2/3 größere Dimensionen und 1/3 kleinere, die Selbstkosten einschließlich der Zinsen von Obligationen und Bankschulden betragen 111,23 *M.*

Frage 2:

Wie steht es mit den Selbstkosten bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Die Gestehungskosten für Gießerei-Roheisen werden auf anderen Werken etwas theurer sein, weil unsere Hochöfen im Jahre 1872—1874 nach den allerneusten Erfahrungen erbaut sind mit Zugrundelegung Alles dessen, was den Betrieb erleichtern und billiger machen kann, während die benachbarten Werke noch vielfach ältere Einrichtungen haben und daher in den Löhnen etwas theurer produziren; die Materialien werden wohl annähernd denselben Preis haben.

Dagegen stehen wir bei den Röhren ungünstiger, weil wir unser eigenes Eisen vergießen müssen, und das kommt uns theurer, wie das englische und schottische. Auf diese Weise sind wir gegen die benachbarten Röhrengießereien, welche alle das billige englische Eisen in ihren Kupolöfen verschmelzen, ungünstiger situirt.

Vorsitzender: Frage 3:

Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:
- die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate?
- die Transportkosten derselben?
- die Arbeitslöhne?
- die allgemeinen Betriebs-, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

Hier würde Ihre Nachweisung beigelegt werden?

Herr Schlinck: Ja!

Selbstkostenaufstellung des Gießereiroheisens für die Friedrich-Wilhelmshütte in Mülheim a. d. Ruhr pro 1000 kg Roheisen.

Jahresproduktion eines Hochofens: 19 000 000 kg. — pro 1000 kg Roheisen werden verbraucht: an Erzen 2 350 kg — an Kalksteinen 958 kg — Koks 1 650 kg — Kohlen für Kessel und Apparate 70 kg. Ausbringen aus den Erzen beträgt 42,5 pCt., aus dem Möller 30,3 pCt.

1. Rohmaterialien loko Versandtstation.

a) Erze (eigene zum Selbstkostenpreis, ohne Generalkosten, Amortisation u. s. w.)	18,76 *M.*
b) Kalksteine	1,30 "
c) Kohlen	11,14 "
	31,20 *M.*

gleich 49 pCt der Gesammtselbstkosten bei Betrieb eines Hochofens, 53 pCt. bei zwei Oefen.

2. Eisenbahntransport bis Hütte:

a) Erze 130 km	9,31 *M.*
b) Kalksteine 49 km	2,40 "
c) Kohlen 29 km	4,75 "
	16,46 "

gleich 26 pCt. der Gesammtkosten bei Betrieb eines Hochofens, 28 pCt. bei zwei Oefen.

3. Löhne inkl. Verkokung:

a) bei Betrieb eines Ofens . . . . . 5,87 *M.*
gleich 9,2 pCt. der Gesammtkosten,

b) bei Betrieb von zwei Oefen . . . . 5,13 "
gleich 8,7 pCt. der Gesammtkosten. (Löhne für Verkokung 1,51 *M.*)

4. Allgemeine Betriebskosten bei Betrieb eines Hochofens:

a) Materialien	1,01 *M.*
b) Reparaturen und Erneuerungen	1,05 "
c) Beamtengehälter	0,74 "
d) sonstige Generalkosten	1,07 "
	3,87 *M.*

oder 6,1 pCt. der Gesammtselbstkosten.

bei Betrieb von zwei Oefen:

a) Materialien	1,01 *M.*
b) Reparaturen und Erneuerungen	1,05 "
c) Beamtengehälter	0,37 "
d) sonstige Generalkosten	0,535 "
	2,965 *M.*

oder 5,05 pCt. der Gesammtselbstkosten.

5. Zinsen für Obligationen, Bankschulden, Provisionen u. s. w.:

a) bei Betrieb eines Ofens . . . . . 6,19 *M.*
gleich 9,7 pCt. der Gesammtselbstkosten.

b) bei Betrieb von zwei Oefen . . . . 3,095 *M.*
gleich 5,25 pCt. der Gesammtselbstkosten.

Summa der Selbstkosten, exkl. Amortisation, Zinsen für Anlagekapital u. s. w., bei Betrieb eines Hochofens 63,59 *M.*; desgl. bei Betrieb von zwei Hochöfen 58,85 *M.*

Bis jetzt haben die Zeitverhältnisse den gleichzeitigen Betrieb der beiden Hochöfen unseres neuen Werkes noch nicht erlaubt.

Erlauben Sie mir aber einige kurze Mittheilungen daraus: die Rohmaterialien kosten loko Versandtstation: Erze 18,78 *M.*, Kalkstein 1,30 *M.*, Kohlen 11,14 *M.*, alles bezogen auf 1000 kg Roheisen, macht zusammen 31,20 *M.*, oder 49 pCt. der Gesammtkosten bei einem Hochofen und 53 pCt. bei dem Betriebe von 2 Oefen.

Herr Stumm: Auf drei Oefen haben Sie es nicht berechnet?

Herr Schlinck: Nein, weil unsere Hochofenanlage aus zwei ganz getrennten Gruppen besteht: einer älteren mit einem kleineren Hochofen und einer neueren mit zwei großen Hochöfen.

Herr Stumm: Der alte Hochofen steht still?

Herr Schlinck: Jawohl, seit mehreren Jahren.

Vorsitzender: Haben Sie auch die Beamtengehälter in Ihrer Nachweisung ausgeworfen?

Herr **Schlinck:** Jawohl. — Transportkosten, Arbeitslöhne, allgemeine Betriebskosten, einschließlich Beamtengehälter und Generalkosten, sowie die Zinsen für Obligationen und Bankschulden sind getrennt für den Betrieb eines Hochofens, wie gegenwärtig der Fall ist, und auch für den Betrieb von zwei Hochöfen angegeben. Die Zinsen für Obligationen und Bankschulden sind jährlich mit 117 600 ℳ. angesetzt.

Herr **Stumm:** Sie haben 117 600 ℳ. vertheilt nicht blos auf Roheisen, sondern auch auf Gußwaaren, in welcher Weise?

Herr **Schlinck:** Die Hochofenanlage hat allein 117 600 ℳ. zu tragen und die Vertheilung erfolgt nach der Höhe der in dem betreffenden Betriebszweige engagirten Kapitalien. Die Hochöfenanlagen stehen mit einer gewissen Summe zu Buch, die Gießerei ebenfalls, und je nach der Höhe dieser Beträge hat die Repartition der Gesammtsumme an jährlichen Zinsen stattgefunden.

Frage 4:

Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien? Sind diese Beträge unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

Amortisation und Verzinsung der Anlagekapitalien werden nur dann berechnet, wenn sich wirkliche Betriebsüberschüsse, abzüglich aller Zinsen für Schulden u. s. w. ergeben, was seit den 3 letzten Jahren nicht mehr der Fall gewesen. Gewöhnlich wurden früher auf Grundstücke 2 pCt., auf Gebäude 5 pCt., auf Maschinen u. s. w. 10 pCt. abgeschrieben. In den oben angegebenen Selbstkosten sind keinerlei Amortisationen und Verzinsungen der Anlagekapitalien enthalten.

Frage 5:

Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

Die Entwickelung des Werkes zu seiner heutigen Größe und Ausdehnung erfolgte erst während der Jahre 1872 bis 1874. Die Produktionskosten der beiden Haupterzeugnisse waren früher, wegen mangelhafter Einrichtungen, viel höher und zwar so hoch, daß das Werk in seinen älteren Theilen unkonkurrenzfähig, namentlich dem Auslande gegenüber, und daher gezwungen wurde, um seine Existenzfähigkeit aufrecht zu erhalten, zu Neubauten zu schreiten. Ein Vergleich der früheren Selbstkosten mit den heutigen giebt daher gar kein richtiges Bild der Verhältnisse und ich möchte daher auf Wiedergabe der Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873 verzichten.

Frage 6:

Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

Stammaktien 3 615 000 ℳ., Prioritäten mit einem Dividendenvorzugsrecht 981 000 ℳ., Obligationen 1 800 000 ℳ., in Summa zusammen also 6 396 000 ℳ. Die Gründung der Aktiengesellschaft erfolgte im Jahre 1854 mit einem Aktienkapital von 545 000 Thalern.

Herr **Stumm:** Damals hatte die Aktiengesellschaft das Geschäft von einer Privatfirma übernommen?

Herr **Schlinck:** Jawohl. — 1870 wurden 218 000 Thaler Prioritäten mit einem Dividendenvorzugsrecht, 1873 wiederum 660 000 Thaler Stammaktien und 109 000 Thaler Prioritäten ausgegeben und endlich 1874 600 000 Thaler Obligationen mit hypothekarischer Eintragung auf das Werk emittirt, wovon 749 000 ℳ. noch nicht begeben sind.

Augenblicklich ist eine Reduktion der Stammaktien sowie Prioritäten und eine neue Ausgabe von Prioritäten, also eine Rekonstruktion der finanziellen Grundlagen des Werkes beabsichtigt und auch bereits darüber in Verhandlungen eingetreten.

Herr **Stumm:** Das Detail der Selbstkosten der Gußwaaren haben wir übersehen, und ich glaube, das ist gerade ein Hauptgrund, weshalb der Herr Sachverständige vorgeladen ist.

Herr **Schlinck:** Allerdings, ich wenigstens lege hohen Werth darauf. Wir sind dasjenige Werk, welches am meisten Gießereiroheisen überhaupt in Rheinland-Westfalen produzirt. Unsere Anlage ist lediglich auf die Darstellung von Gießereiroheisen gebaut und wir selbst verarbeiten wiederum einen großen Theil unserer Produktion an Roheisen zu Gußwaaren. In den Selbstkosten für Röhren ist das flüssige Eisen pro 1 000 kg fertige Waare zu 68,01 ℳ. angesetzt, das ungeschmolzene Eisen zu 57,3 ℳ.; Löhne inkl. derselben für Umschmelzen betragen 19,39 ℳ.; Salairs und Tantiemen 1,91 ℳ.; Material und Reparaturen 9,37 ℳ.; Brennmaterialien exkl. des Umschmelzens 3,86 ℳ., Generalkosten inkl. Zinsen für Obligationen und Bankschulden, die für die Röhrengießerei mit einem jährlichen Betrage von 67 900 ℳ. berechnet sind, 8,65 ℳ.; das ergiebt eine Summe von 111,31 ℳ. Die Koks zum Umschmelzen sind nicht besonders aufgeführt, sie stecken in dem ersten Posten „flüssiges Eisen".

Herr **Stumm:** Können Sie angeben, welcher Betrag von Koks in den 68,04 ℳ. steckt? Sie müssen doch Ihren relativen Koksverbrauch kennen?

Herr **Schlinck:** Wir nehmen gewöhnlich 20 pCt. an, also 2 ℳ.

Herr **Stumm:** Die Trichter und Abfälle sind vom Roheisen abgezogen?

Herr **Schlinck:** Ja, diese werden wieder ohne besondere Berechnung an die Gießerei abgegeben und der Verlust am Ende des Betriebsjahrs festgesetzt.

Herr **Stumm:** Können Sie vielleicht angeben, welchen Prozentsatz die Trichter bilden?

Herr **Schlinck:** Das finde ich nicht in meinen Notizen.

Herr **Stumm:** Die 20 pCt. beziehen sich auch auf fertige Waare?

Herr **Schlinck:** Ja!

Vorsitzender: Sie machen Maschinen welcher Art?

Herr **Schlinck:** Hauptsächlich Maschinen für Berg- und Hüttenwerke.

Vorsitzender: Die Selbstkosten darüber zu erfahren ist wohl unmöglich?

Herr **Schlinck:** Kaum möglich, die Selbstkosten richten sich nach den Vorschriften des Auftraggebers, der Konstruktion 2c. und dabei finden große Abweichungen statt, so daß eine Mittheilung darüber zu weit führen würde.

Was den letzten Theil der Frage 6 betrifft, wie sich das Anlagekapital seit 1869 entwickelt hat, so ist, nach großen Gruppen getrennt, der Werth des Werkes in den Büchern angegeben:

Bergwerkseigenthum . .	1 404 966 ℳ.
Grund und Boden . .	480 032 „
Hüttenanlagen . . .	4 429 655 „
Eisenbahnen	439 339 „
Beamten- und Arbeiterwohnungen	332 498 „
	7 086 490 ℳ.

Herr **v. Schloer:** Das Bergwerkseigenthum besteht in Erzgruben?

Herr **Schlinck:** Jawohl, Kohlengruben haben wir nicht.

Herr **v. Schloer:** Welches Quantum Eisenstein nehmen Sie aus der Grube?

Herr **Schlinck:** Es sind drei Grubenkomplexe in unserem Besitze, von denen augenblicklich nur einer im Betriebe ist und zwar der nassauische; wir verhütten augenblicklich 50 pCt. eigener Erze.

Frage 7:

Steckt Gründergewinn darin, event. in welchem Maße?

Nein.

Frage 8:

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Jawohl es produzirt billiger, Belgien, Frankreich und natürlich auch England.

Für Belgien liegen mir die Selbstkosten von zwei Hüttenwerken vor, von denen das eine sehr günstig, das andere etwas ungünstiger arbeitet.

Herr **Stumm:** Wie heißen die Werke?

Herr **Schlinck:** Das darf ich nicht sagen. — Das erste produzirt grobkörniges Gießereiroheisen zu 64,18 Frcs. = 51,34 *M.*, das zweite zu 52,90 Frcs. = 42,32 *M.* Bei dem ersten kosten Erze und Kalksteine 27,30 Frcs. = 21,84 *M.* oder 9,93 *M.* weniger wie in Mülheim. Koks 20,88 Frcs. = 16,70 *M.* oder 70 ₰ weniger wie in Mülheim.

Bei dem zweiten kosten Erze und Kalksteine 11,51 Frcs. = 9,21 *M.* oder 22,56 *M.* weniger wie in Mülheim. Koks 25,39 Frcs. = 20,31 *M.* oder 2,91 *M.* mehr wie in Mülheim. Der Schwerpunkt liegt in den billigen Erzen; das Hauptmaterial auf beiden Hütten ist luxemburger Minette-Erz, dessen Bezugsquelle in der Nähe sich befindet und dadurch nur geringe Transportkosten bedingt.

In Frankreich wird beispielsweise auf einem Werke an der deutsch-französischen Grenze nach zuverlässigen Mittheilungen feinkörniges Gießereieisen zur direkten Herstellung von Gußwaaren zu 56 Frcs. = 44,80 *M.* gegenwärtig erblasen. Erze und Kalksteine kosten dort mindestens 20—22,50 Frcs. weniger als in Mülheim; die Kokskohlen dürften aber ca. 7,50 *M.* pro 1 000 kg mehr betragen, so daß sich ein Vorsprung von 13,50 bis 15 *M.* mindestens herausstellt.

Herr **Stumm:** Sie kaufen die Koks an der Saar ebenso wie in Belgien und Westfalen, weil nur ein Theil der Besitzer gleichzeitig an den Saarbrücker Koksanlagen betheiligt ist.

Herr **Schlinck:** Der Schwerpunkt liegt wiederum in den Erzen.

Nun würden wir auf England kommen. Eine vor ungefähr 1½ Jahren von der board of trades in Middlesborough veröffentlichte Aufstellung der Selbstkosten für die Darstellung von Gießereiroheisen im Cleveland-Bezirk gibt die Selbstkosten zu 42 s. 5 d. pro Tonne an und zwar: diverse Materialien 2 s. 5 d., Löhne 4 s. 3 d., allgemeine Ausgaben 1 s. 6 d., Eisenstein 16 s. 9 d., Koks 15 s. und Kalkstein 2 s. 6 d., zusammen 42 s. 5 d. Die Selbstkosten sind seither durch Preisermäßigungen auf Eisen, Kalksteine und Koks, sowie Lohnherabsetzungen heruntergegangen, so daß sie jetzt 37,6 s. betragen. Erze und Kalksteine kosteten vor ungefähr 1½ Jahren in England 16 s. 9 d. per Tonne Roheisen, jetzt in Mülheim 31,77 *M.* pro 1 000 kg, Koks in England 15 s., in Mülheim 17,40 *M.* Man wird also nicht fehlgreifen, wenn man die Differenz dieser beiden Faktoren augenblicklich auf ungefähr 16 bis 18 *M.* veranschlagt, was England billiger produzirt, als wir in Mülheim. Im Middlesborough-Bezirk durchlaufen die Eisensteine vom Gewinnungspunkte bis zur Hütte höchstens 15 miles gleich ungefähr 24 km, während unsere Erze nach einer genauen Berechnung 130 km Eisenbahn durchlaufen, ehe sie auf der Hütte anlangen, wobei die, in einzelnen Fällen sehr bedeutende Landverfrachtung durch Fuhrwerke nicht mit eingerechnet ist.

Herr **Stumm:** Wie ist es mit den Gußwaaren?

Herr **Schlinck:** Das sind Maschinenstücke und Façonstücke für die Röhrengießerei, und habe ich keine Aufstellungen darüber mitgebracht.

Herr **Stumm:** Für die Röhrenfabrikation selbst haben Sie keine Selbstkostenberechnung angestellt?

Herr **Schlinck:** Darauf würden wir noch kommen.

Vorsitzender: Und schottisches Roheisen?

Herr **Schlinck:** Ueber schottisches Roheisen liegen mir keine Detailberichte vor, aber es kann angenommen werden, daß das schottische Roheisen zum Verkaufspreise von 44 bis 46 s. produzirt wird; Schottland ist von der Natur ungewöhnlich begünstigt, reichhaltige Eisensteine und vorzügliche Kohlen, welche direkt zur Verhüttung brauchbar sind, werden aus denselben Gruben gewonnen und meistens in unmittelbarer Nähe der Hütten. Aber Schottland ist in seinen Einrichtungen, namentlich im Vergleiche zu dem benachbarten Clevelandbezirk, sehr zurückgeblieben, selbst uns Deutschen gegenüber. Wenn wir die Verhältnisse der Schotten hätten, so würden wir auf dem Roheisenmarkte sicherlich eine größere Rolle spielen, aber die schottischen Hochofenbesitzer sind reich und etwas schwerfällig geworden, dadurch aber zurückgeblieben.

Weder England, Schottland, noch Frankreich dürfte den neueren deutschen Röhrengießereien bezüglich der Einrichtungen irgendwie überlegen sein. Wir produziren eben soviel, eben so rasch, und der Hauptunterschied der Selbstkosten liegt in den abweichenden Preisen der Rohmaterialien. Die französischen Werke an der lothringischen Grenze gießen ihre Röhren direkt aus den Hochöfen, unter Benutzung der billigen Minette-Erze, während unser flüssiges Eisen ca. 68 *M.* kostet. Das ist ein gewaltiger Unterschied. Wenn ich auch zugeben will, das der direkte Hochofenguß immer etwas mehr Ausschuß veranlaßt — der Kupolofenguß ist sicherer, weil man die Mischung und Schmelzung vollständig in der Hand hat, — so ist doch das ein ganz enormer Vorsprung.

Herr **Stumm:** Warum gießen Sie nicht aus dem Hochofen?

Herr **Schlinck:** Wir mußten den direkten Hochofenguß einstellen. Wir haben es früher gethan, aber in Norddeutschland und Mitteldeutschland ist das Vorurtheil gegen den Hochofenguß so stark, daß in den Submissionsbedingungen stets Kupolofenguß vorgeschrieben wird. Beispielsweise ist hier in Berlin bei den großen letztjährigen Lieferungen stets ausdrücklich Kupolofenguß vorgeschrieben gewesen, was auch bei der weitaus größeren Zahl der anderen Städte gewöhnlich der Fall zu sein pflegt.

Herr **Stumm:** Ist Ihre Neuanlage auch so wie die ältere eingerichtet, daß Sie direkt Hochofenguß herstellen können?

Herr **Schlinck:** Unmöglich ist es nicht, wenn das Vorurtheil dagegen schwinden würde. Wir haben jetzt aber die Hochofenanlage von der Gießerei räumlich vollständig getrennt, um gar keinen Verdacht rege zu machen, daß wir unbemerkt direkt aus den Hochöfen gießen könnten, andernfalls würden wir Unannehmlichkeiten ausgesetzt sein.

Herr **v. Schloer:** Hat dieses Vorurtheil gegen den Guß unmittelbar aus dem Hochofen eine Berechtigung oder nicht?

Herr **Schlinck:** Man hat den Hochofenguß niemals so in der Hand wie den Kupolofenguß. Der Hochofengang hängt von einer Menge Zufälligkeiten ab, von Witterungseinflüssen, Beschickungsänderungen, Betriebsstörungen u. s. w., die jeden Augenblick die Qualität des Eisens beeinträchtigen können. Es wird das Eisen einmal leicht grell, das anderemal graphitreich oder dickflüssig, füllt dann die Formen nicht scharf aus oder wird schaumig und porös. Es ist deshalb niemals zu umgehen, daß größere Ungleichheiten in Qualität als beim Kupolofenguß eintreten und somit ist das Vorurtheil wohl kein ganz unberechtigtes.

Der Hochofengießer wird allerdings manchmal denken, daß das Eisen doch wohl noch brauchbar für den direkten Guß ist, während dies in Wirklichkeit nicht mehr der Fall

ist. Hat der Hochofen aber seinen regelmäßigen Gang und wird richtiges Eisen produzirt, dann ist nach meiner subjektiven Auffassung kein Grund vorhanden, den direkten Guß aus den Hochöfen als schlecht oder unbrauchbar zu bezeichnen.

Herr **Stumm**: Jedenfalls würden die Nachtheile des Hochofengusses durch eine sorgfältige Ueberwachung verschwinden?

Herr **Schlinck**: Ja wohl, und sobald das Vorurtheil schwindet, werden wir jedenfalls der Frage des direkten Hochofengusses wieder näher treten.

Wir kämen nun auf die schottischen und englischen Verhältnisse. Die Gestehungskosten sind annähernd dort dieselben wie bei uns, der Unterschied liegt nur in dem Kostenpreise des Rohmaterials. Die Middlesborough-Werke verkaufen ihr Eisen für 37—38 s., dasselbe wird massenhaft auch nach Glasgow geschafft und dort zu Röhren vergossen. Momentan unter dem Eindruck des Krachs in Glasgow ist das allerdings anders geworden, da das schottische Eisen im Preise sehr gesunken ist.

Herr **Stumm**: Würden Sie nicht besser thun, Ihren Hochofenbetrieb ganz einzustellen und Ihre Gußwaaren aus englischem Material herzustellen?

(Wird bejaht.)

Warum thun Sie es denn nicht?

Herr **Schlinck**: Eine Einstellung des Hochofenbetriebes ist unmöglich, da darin der Schwerpunkt unseres ganzen Unternehmens liegt und wir aus besonderen Gründen den Betrieb weiter führen müssen.

b. Arbeiterverhältnisse.

Frage 1:

Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

Im Allgemeinen kann ein Mangel an Arbeit für die Bevölkerung nicht verkannt werden, da augenblicklich das Angebot stets größer ist, als die Nachfrage und der Ueberfluß der Arbeitskräfte sich in dem Fallen der Lohnsätze und in Beschränkungen der regelmäßigen Arbeitszeiten ausspricht. Wenn größere gefahrdrohende Ansammlungen brodloser Arbeiter noch nicht stattgefunden, so liegt der Grund darin, daß sich die überflüssigen Kräfte anderen Gegenden und anderen Beschäftigungen, soweit dies möglich gewesen, zuwandten. Kein Werk hat die geringste Schwierigkeit in der Beschaffung der nöthigen Arbeitskräfte.

Frage 2:

Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

Die Zahl der von uns seit 1869 beschäftigten Arbeiter enthält nachfolgende Tabelle, wonach die durchschnittliche Differenz in der Anzahl der Hüttenarbeiter von 1874 und 1878 244 Mann, der Bergleute auf den Eisensteingruben des Werkes aber von 1873 und 1878 238 Mann beträgt.

Anzahl der Arbeiter und Lohnberechnung der Friedrich-Wilhelmshütte zu Mülheim a. d. Ruhr.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
pro Jahrgang.	Im Minimum (Kopfzahl)	Im Maximum (Kopfzahl)	Im Durchschnitt (Kopfzahl)	Verausgabte Löhne. M.	Durchschnittslohn: pro Kopf und Jahr. M.	Durchschnittslohn: pro Kopf und Tag in 365 Tagen. M.	Durchschnittslohn: pro Kopf und Tag auf 300 Tage. M.
1869	562	622	595	372 893	627	1,72	2,09
1870	436	603	545	371 352	681	1,87	2,27
1871	482	578	527	400 347	760	2,08	2,53
1872	539	569	548	495 723	871	2,39	2,90
1873	527	682	591	623 078	1054	2,89	3,51
1874	664	895	731	670 904	917	2,51	3,07
1875	732	839	782	759 387	971	2,66	3,24
1876	527	800	689	618 515	897	2,46	2,91
1877	499	630	544	480 140	882	2,42	2,94
1878	484	594	538	437 063	812	2,22	2,70
Neue Hochofenanlage speziell							
1875	101	205	151	148 539	984	2,70	—
1876	118	161	140	139 819	998	2,73	—
NB. 6 Wochen außer Betrieb 1877							
1877	66	116	105	102 903	980	2,69	—
1878	98	125	117	111 616	954	2,61	—

	An Bergleuten waren beschäftigt, auf den Gruben im Revier:				
	Nassau Mann.	Neuwied Mann.	Gladbach Mann.	Dornap Mann.	Summa Mann.
1870	215	70	50	18	353
1871	161	69	62	17	309
1872	114	119	70	14	317
1873	165	119	68	16	368
1874	151	65 Febr. 1874 beschränkt.	72	17	305
1875	43 Febr. 1875 beschränkt.	11	25	17	96
1876	25	9	12	14	60
1877	61	–	8	Von August 1876 ab eingestellt.	69
1878	125	—	5	—	130

Die Angaben von den Nassauer Gruben pro 1870, 1871 und 1872 sind der Statistik entnommen, da derzeit die Gruben in Händen der Vorbesitzer waren.

Frage 3:

Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

In derselben Tabelle ist die Entwickelung der Löhne für die Hüttenarbeiter angegeben.

Die Durchschnittslöhne sind aufgestellt: 1. ganzer Verdienst pro Kopf im Jahre, 2. pro Kopf und Tag bei 365 Kalendertagen im Jahre und dann 3. pro Kopf und Tag für 300 Arbeitstage im Jahre. Wir haben aber eigentlich keine 300 Arbeitstage im Jahre, sondern vielleicht nur 290, weshalb die 8. Rubrik in der Tabelle kein ganz richtiges Bild des wirklichen Verdienstes gibt.

Herr **Stumm**: Glauben Sie denn, daß Ihre Arbeiter durchschnittlich 290 Schichten verfahren?

Herr **Schlinck**: Es werden nur 285 sein.

Herr **Stumm**: Das wäre ja noch sehr günstig, es müssen doch die Krankheitsschichten und sonstige Verhinderungsschichten davon abgerechnet werden.

Herr **Schlinck**: Das ist richtig und ich könnte die Liste demgemäß umrechnen.

Auf dem ganzen Werke betragen die Löhne durchschnittlich pro Kopf bei 365 Tagen $2_{,22}$ *M.*, bei 300 Tagen $2_{,70}$ *M.*, auf dem Hochofenwerk $2_{,61}$ *M.* pro Tag.

Frage 4:

Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden, oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

und Frage 5:

Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

Wir können die Löhne nicht mehr herabsetzen. Nach unserer Auffassung sind die Löhne an der Grenze angekommen, die absolut zum Lebensunterhalt nöthig ist. Die Leute strecken sich nach der Decke, soweit dies möglich ist, und eine weitere Herabsetzung würde sie geistig und körperlich schädigen. Ich habe mir von einigen Arbeitern, die notorisch brav und ordnungsliebend sind, ein Haushaltungsbudget aufstellen lassen, dabei jede Beeinflussung auf die Zahlen vermieden, und nur die orthographischen Fehler ausgemerzt.

Friedrich-Wilhelmshütte Mülheim a. d. Ruhr.

Haushaltsetat des Erzabladers Regenburg. Familie besteht aus: Mann, Frau und 6 Kindern, wovon das älteste 12 Jahre, das jüngste 2 Jahre alt ist. 3 Kinder besuchen die Schule. Der durchschnittliche Verdienst beträgt 83 *M.* pro Monat. Der Haushaltsetat bezieht sich auf einen Zeitraum von 14 Tagen.

	M.	*₳*
7 Brode a 10 Pfd. (Schwarzbrod) . .	5	60
3 Pfd. Butter	3	60
$1\frac{1}{2}$ Pfd. Kaffee	1	55
1 Pfd. Gerste-Kaffee (imitirter Kaffee) . .	0	36
Kartoffeln und Gemüse	5	—
Fleisch und Speck	6	90
Oel zum Fetten der Speisen	1	40
Salz	—	40
Mehl	2	80
Seife und Soda	—	50
Feuerzeug	—	05
Tabak	—	80
Holzschuhe (NB. Diese Position scheint zu hoch)	2	—
Lederschuhzeug	1	75
Steuern	—	50
Hausmiethe	5	—
Kohlen (erscheint auch zu hoch, Sommer nicht berücksichtigt)	1	80
Weißbrod	1	30
5 Pfd. Kraut (beliebte Speise für die Kinder, wird auf's Brod gestrichen) .	—	90
Zwirn und Stopfzeug	—	95
Wichse und Putzzeug	—	05
Schulgeräthe	—	30
Schulgeld (3 Kinder a 5 Sgr. pro Monat)	—	75
Stroh und Besen	—	30
Kleidungsstücke (pro Jahr 75—90 *M.*) .	3	50
	48	06

NB. Es fehlen Bier, Schnaps, Petroleum, Geräthe. Der Etat schließt mit einer starken Unterbilanz. Das rührt daher, daß die Auslagen in den betreffenden 14 Tagen gerade sehr hoch waren.

Friedrich-Wilhelmshütte Mülheim a. d. Ruhr.

Haushaltsetat des Mölleraufsehers Joh. Hellweg. Familie besteht aus: Mann, Frau und 2 Kindern, wovon das älteste 3 Jahre, das jüngste 10 Monate alt ist. Der durchschnittliche Verdienst beträgt 79,80 M. pro Monat. Der Haushaltsetat bezieht sich auf einen ganzen Monat:

	M.	₰
Schwarzbrod	3	—
Weißbrod	4	—
Butter	5	52
Koch- und Bratspeck	7	12
Rindfleisch	3	—
Rüböl (zu den Speisen)	2	40
Petroleum	1	—
Essig	—	30
Thran	—	15
Wichse und Putzzeug	—	10
Seife und Soda	1	40
Pfeffer, Senf und Salz	1	40
Mehl	5	—
Milch	3	—
Kartoffeln	6	40
Gemüse	5	—
Kohlen	2	88
Kaffee	4	80
Reis, Gerste, Zucker	1	02
Holzschuhe	2	80
Lederschuhzeug	2	—
Steuern	1	62
Hausmiethe	8	—
Kleidungsstücke	6	—
	77	99

Friedrich-Wilhelmshütte Mülheim a. d. Ruhr.

Haushaltsetat des Platzarbeiters (Rottenführer) Stachelhaus. Familie besteht aus: Frau, Mann und 5 Kindern. Der durchschnittliche Verdienst beträgt 66⅔ M. pro Monat. Der Haushaltetats bezieht sich auf einen Tag.

	M.	₰
Brod	—	40
Butter	—	23
Milch	—	08
Kaffebohnen	—	10
Fett u. Fleisch	—	30
Kohlen	—	10
Petroleum	—	04
Mehl, Gemüse, Kartoffel	—	70
Holzschuhe	—	66
Lederschuhzeug	—	10
Kleidungsstücke	—	20
Flicken u. Wäsche	—	10
Schulgeld	—	03
Steuern	—	03
Hausmiethe	—	25
Tabak	—	05
andere Kleinigkeiten	—	10
	2	87

oder pro Monat 86 M. 10 ₰.

Stachelhaus besitzt ein Häuschen, Gartenland, mästet sich Schweine und ist deshalb in der Lage mehr zu verzehren als sein Lohn beträgt.

Zwei dieser Budgetaufstellungen schließen mit einem Defizit ab, insofern, als die Ausgaben größer sind, als die Lohneinnahmen. Ein Erzablader verdiente monatlich ca. 86 M., er rechnet aber 96 M. Ausgaben heraus, die er gebraucht haben will, — vielleicht hat er in einem Monat etwas mehr Vorräthe oder Kleidungsstücke sich angeschafft, und bringt im nächsten Monat die Mehrausgabe wieder durch Ersparnisse ein. Ein Anderer schließt mit 79,80 M. Einnahme und ca. 78 M. Ausgabe ab.

Herr **Stumm**: Kann die Differenz bei dem ersten nicht daran liegen, daß er Schulden gemacht hat?

Herr **Schlinck**: Das wäre auch möglich, ich habe aber die Aufstellungen mir gerade von den ordentlichsten Leuten machen lassen, und es wurde mir versichert, daß die Leute alles baar bezahlen. Der Dritte ist in günstigeren Verhältnissen, hat ein Häuschen, züchtet Schweine und braucht etwas mehr, als er an Lohn einnimmt, giebt also etwas aus seinem Vermögen zu. Die angeführten 3 Leute stehen in den Löhnen höher, als gewöhnliche Tagelöhner, und verdienen mehr, als der Durchschnitt beträgt.

Ich glaube also nicht, daß wir die Löhne noch herabsetzen können, denn wir würden mit einer Herabsetzung den Mann geistig und körperlich so herabdrücken, daß für ihn und seine Nachkommenschaft damit die allerbösesten Folgen verknüpft sein würden.

Frage 6:

Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Von 1869—1870 sind wir in den Löhnen gestiegen, und dies war nöthig, da die Lebensmittel theurer, und die Frage nach Arbeitern stärker wurde. Wir haben damals keine ungünstigen Folgen der Lohnerhöhungen bemerkt, im Gegentheil, die Leute wurden reger, arbeiteten munter und fleißig.

In den sogenannten Schwindeljahren drangen jedoch eine Menge fremder, zweifelhafter Elemente ein, und die Leistung sank im Verhältniß zu den Löhnen sehr stark. Nachdem diese unzuverlässigen Leute wieder beseitigt, und die Löhne herabgesetzt sind, läßt sich eine vermehrte Arbeitsleistung nicht verkennen. Der Arbeiter sucht durch verstärkte Arbeit das einzubringen, was er am Lohnsatz selbst eingebüßt. Das spricht sich prägnant in folgenden Zahlen aus:

1875 erhielten auf unserer neuen Hochofenanlage im ganzen Jahre 151 Arbeiter 148 539 M., 1876 140 Arbeiter 139 819 M., 1877 aber 117 Arbeiter 111 616 M. (Das letzte Quartal ist geschätzt.) Die Zahl der Arbeiter ist von 151 auf 117 gesunken, die tägliche Eisenproduktion dagegen über 30 pCt. gestiegen, so daß jetzt bei niedrigeren Lohnsätzen 34 Arbeiter weniger das um 30 pCt. gestiegene Rohmaterial in Erzen, Kalksteinen, Kok u. s. w. wältigen.

Herr **Stumm**: Sind die Leute dabei nicht über Gebühr angestrengt?

Herr **Schlinck**: Bei dem Hochofenbetrieb sind sie allerdings durch die 24-stündige Schicht beim Wochenwechsel sehr angestrengt, namentlich die Leute auf der Gicht in den qualmigen, betäubenden Hochofengasen, deren Einwirkungen sich niemals gänzlich bei den in Deutschland gewöhnlich üblichen Gichtverschlüssen vermeiden lassen.

Vorsitzender: Dafür ist dann aber der folgende Sonntag ganz frei?

Herr **Schlinck**: Ja! Die Leute wollen den alle 14 Tage ihn dadurch gewährten freien Sonntag nicht opfern. Am besten wäre es, wenn wir 8-stündige Schichten wie in den Gruben einführen könnten, aber das lassen die wirthschaftlichen Verhältnisse nicht zu. Auch die Röhrengießer sind sehr beansprucht, besonders wenn einige eilige Lieferungen auszuführen sind, wobei manchmal Nachtbetrieb zu Hülfe genommen werden muß.

Herr **Stumm**: Aber regelmäßige Nachtschichten haben Sie nicht?

Herr **Schlinck**: Nein, wir gießen gewöhnlich 2 Mal in einem Formkasten ab, was bei alleiniger Tagesarbeit möglich ist.

Frage 7:

> Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

Im Juni 1872 streikte die Belegschaft von beinahe sämmtlichen Kohlenzechen im Essener Revier, wodurch selbstredend auch die Hüttenwerke in Mitleidenschaft gezogen wurden. Partielle Strikes in den einzelnen Betriebszweigen traten in den Jahren 1872—1873 häufig ein, z. B. in unserer Rohr-Sandformerei. In letzterer wurde eine Erhöhung des Verdienstes zwangsweise durchzuführen versucht, trotzdem 3 hintereinanderfolgende 14-tägige Löhnungen damals einen täglichen Durchschnittsverdienst von 1 Thlr. 6 Sgr. 9 Pf., 1 Thlr. 3 Sgr. 5 Pf. und 1 Thlr. 12 Sgr. 10 Pf. ergeben hatten. Es gelang aber stets durch eine gewisse Nachgiebigkeit von beiden Seiten, den Ausbruch formeller Strikes zu verhüten. Man kann eigentlich sagen: daß man sich in diesen Jahren permanent im Zustande der partiellen Strikes befand. Sozialdemokratische Agitationen machen sich in unseren Industriebezirken unausgesetzt bemerkbar, so ist z. B. bei der letzten Reichstagswahl der Geheime Kommerzienrath Alfred Krupp gegen den christlich-sozialdemokratischen Kandidaten, wenn auch mit nur einer kleinen Minorität unterlegen und auch in unserm Kreise sind sozialdemokratische Bestrebungen bei den Reichstagswahlen zum Ausdruck gekommen.

Frage 8:

> Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

Im Folgenden ist eine, vor ca. $1\frac{1}{2}$ Jahren veröffentlichte, offizielle Zusammenstellung der Lohnsätze von Arbeitern eines, aus 8 Hochöfen — 7 großen und einem kleinen — bestehenden Werkes im Cleveland-Bezirk mitgetheilt. Die Zahlen im Zähler bedeuten die Lohnsätze in s und d, die Zahlen im Nenner die Anzahl der betreffenden Arbeiter. Im Gegensatz hierzu sind auch die jetzigen Lohnsätze unserer Arbeiter derselben Kategorie, unter Annahme des gleichzeitigen Betriebes von zwei Hochöfen, gegenübergestellt und es bedeuten die Zahlen im Zähler den Tageslohn in ℳ, der Nenner aber die Anzahl der Leute.

Zusammenstellung

der Lohnsätze eines englischen, aus 7 großen und einem kleinen Hochofen bestehenden Werkes in Middlesborough:

Furnace Fitter $\frac{5}{1}$ — Blast-Engineers $\frac{5\text{ s. }4\text{ d.}}{4}$ $\frac{4\text{ s. }8\text{ d.}}{1}$ $\frac{4\text{ s. }4\text{ d.}}{2}$ $\frac{4\text{ s. }3\text{ d.}}{1}$ $\frac{3\text{ s. }11\text{ d.}}{2}$ $\frac{3\text{ s. }4\text{ d.}}{1}$ $\frac{3\text{ s. }2\text{ d.}}{2}$ — Weighing Charges $\frac{3\text{ s. }0\text{ d.}}{6}$ — Keepers: 1 small furnace $\frac{6\text{ s. }7\text{ d.}}{1}$ — Tonnage: 0 s. 3,79 d. Foundry, 0 s. 3,59 d. Forge L. W. 14 men, Helpers $\frac{3\text{ s. }2\text{ d.}}{6}$ — Chargers: 1 small furnace $\frac{4\text{ s. }11\text{ d.}}{2}$ Tonnage 0 s. 2,88 d. Foundry, 0 s. 2,73 d. Forge L. W. 14 men. — Slaggers, 1 small furnace $\frac{4\text{ s. }5\text{ d.}}{2}$ Tonnage 0 s. 2,33 d. Foundry, 0 s. 2,23 Forge 14 men. — Gas-Stovemen, cleaning: $\frac{4\text{ s. }4\text{ d.}}{2}$ ditto Minding: $\frac{4\text{ s. }4\text{ d.}}{2}$ $\frac{4\text{ s. }0\text{ d.}}{2}$ — Hoist Brakesmen: $\frac{4\text{ s. }2\text{ d.}}{2}$ $\frac{4\text{ s. }0\text{ d.}}{2}$ — Table Loaders $\frac{4\text{ s. }3\text{ d.}}{4}$ $\frac{4\text{ s. }0\text{ d.}}{2}$ $\frac{3\text{ s. }4\text{ d.}}{4}$ — Filling mine $\frac{4\text{ s. }2\text{ d.}}{16}$ ditto coke $\frac{3\text{ s. }9\text{ d.}}{2}$ $\frac{3\text{ s. }5\text{ d.}}{2}$ $\frac{3\text{ s. }3\text{ d.}}{2}$ $\frac{2\text{ s. }3\text{ d.}}{4}$ ditto limestone $\frac{3\text{ s. }6\text{ d.}}{8}$ — Gantey men $\frac{3\text{ s. }2\text{ d.}}{6}$ — Fournace Labourers: Wheeling slag $\frac{3\text{ s. }8\text{ d.}}{2}$ ditto ashes $\frac{3\text{ s. }4\text{ d.}}{1}$ carrying Cars $\frac{3\text{ s. }10\text{ d.}}{1}$ cleaning metal $\frac{3\text{ s. }6\text{ d.}}{1}$ $\frac{3\text{ s. }4\text{ d.}}{1}$ Ordinary $\frac{3\text{ s. }4\text{ d.}}{42}$ — Water courses $\frac{3\text{ s. }0\text{ d.}}{3}$ — Wheeling scrap $\frac{3\text{ s. }10\text{ d.}}{2}$ $\frac{3\text{ s. }4\text{ d.}}{2}$

Sa. 198 Mann durchschnittlich 4 s. 3 d.

Lohnsätze der Friedrich-Wilhelmshütte bei Betrieb von zwei Hochöfen:

Schmelzer $\frac{3{,}60\ ℳ}{8}$ Schlackenfahrer $\frac{2{,}60\ ℳ}{4}$ Aufzugsmaschinisten $\frac{2{,}40\ ℳ}{2}$ Schlackengranulirwerk $\frac{2{,}00\ ℳ}{4}$ Gießplatz $\frac{3{,}20\ ℳ}{6}$ Eisensortirer $\frac{2{,}60\ ℳ}{2}$ Apparate $\frac{2{,}40\ ℳ}{2}$ Aufseher $\frac{2{,}80\ ℳ}{2}$ Gießer $\frac{3{,}00\ ℳ}{8}$ Maschinisten $\frac{2{,}60\ ℳ}{2}$ Gehülfen $\frac{1{,}80\ ℳ}{2}$ Tagelöhner $\frac{2{,}20\ ℳ}{8}$

Sa. 86 Mann à 2,66 ℳ durchschnittlich.

Zähler: Lohnsatz in ℳ. Nenner: Zahl der Leute.

Es geht hieraus hervor, daß in England für 7 große Hochöfen und einen kleinen Hochofen 198 Mann beim Ofenbetrieb direkt thätig sind, mit einem durchschnittlichen Lohnsatz von 4 sh. 3 d. Bei uns dagegen würden für 2 Hochöfen schon 86 Mann in derselben direkten Betriebsverwendung mit einem Durchschnittslohnsatz von 2,66 ℳ nöthig sein, — also ein wesentlicher Unterschied. Die größere Leistungsfähigkeit der englischen Arbeiter überhaupt ist eine bekannte Thatsache, indeß sind derartige Vergleiche schwierig, weil die betreffenden Einrichtungen der Hochofenwerke eine große Rolle dabei spielen.

Frage 9:

> Sind dieselben einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

Dieselben sind ganz sicher in England einer Ermäßigung fähig, denn wenn ein Arbeiter am Hochofen dort 4 sh. 3 d. verdient und bei uns blos 2,66 ℳ, dann kann der englische Arbeiter noch einen Abzug erleiden. Man muß, um der Frage etwas näher zu treten, die Preise der Lebensmittel auch vergleichen. In England kostet 1 Pfund Rindfleisch nach dortigem Gewicht 8—10 d., also $6\frac{2}{3}$—$8\frac{1}{3}$ Groschen, — bei uns ein hiesiges Pfund = $\frac{1}{2}$ kg $6\frac{1}{2}$ Groschen. Der Engländer würde unter Zugrundelegen dieses Maßstabes, also sich wohl noch eine Lohnreduktion gefallen lassen können, ohne wie unsere Arbeiter an die Grenzen des Darbens zu kommen. Thatsächlich haben die englischen Lohnsätze neuerdings mehrfach eine Herabsetzung erfahren, die jedesmal von den Arbeitern ruhig hingenommen wurde, sofern der Werksbesitzer entschlossen war, andernfalls den Betrieb einzustellen. Das englische Fachblatt „Engineering" vom 15. November 1878, demnach

nur 4 Tage vor meiner Vernehmung erschienen, theilt mit, daß eine weitere Lohnreduktion von 5 pCt in Middlesborough von den Eisenwerksbesitzern beschlossen wurde.

Die englischen Rohrgießereien sind augenblicklich ziemlich gut beschäftigt und kein dortiger Former würde auch nur annähernd zu dem Durchschnittssatz von 2,59 *M.* pro Arbeitstag oder 2,16 *M.* pro Kalendertag wie bei uns arbeiten. Der Durchschnitt in den Gießereien ist keinenfalls geringer als auf den Hochofenwerken und daher auch einer Herabsetzung fähig. Die französischen Verhältnisse sind mir nicht genau bekannt, aber nach Erkundigungen einer Herabsetzung nicht in demselben Maße fähig wie in England.

c. Frachten.

Frage 1:

Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

Unser Roheisen bleibt in Deutschland, theils in Mitteldeutschland theils in Süddeutschland, dagegen unsere Röhren gehen ziemlich durch ganz Deutschland und auch nach dem Auslande.

Herr **Vorsitzender**: Nach welchem Ausland?

Herr **Schlinck**: Nach Holland, Italien, Dänemark und auch Rußland.

Frage 2:

Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Für unsere Rohmaterialien beruht die Eisenbahnfracht auf „Ausnahmetarifen“, resp. auf einem besonderen Tarif wie z. B. für Kohlen. Ich habe mir nun das mathematische Gesetz für diese Tarife zu entwickeln gesucht und eine Formel finden wollen, in der ich den Einheitssatz in Rm. pro km. und 100 kg. = x setzte, diesen mit der Entfernung in km. multiplizirte, dazu eine feste Expeditionsgebühr = E addirte und nun das Resultat mit den in den Tarifen angegebenen Sätzen verglich. Die Formel lautete also: x × km. + E = Tarifsatz. Es ist mir aber nicht gelungen mittelst dieser einfachen Gleichung zutreffende Resultate zu erzielen. Es wurde nun versucht x und E innerhalb enger Grenzen zu bestimmen z. B.

x 10 + E = 0,11 } Spezialtarif der Bergisch-Märkischen
x 22 + E = 0,16 } Eisenbahn.

Hieraus ergab sich für den Spezialtarif bei einer Entfernung von 10—22 km. x = 0,00417, E = 0,0693; 22—26 km. x = 0,0036, E = 0,11; 98—118 km. x = 0,0025, E = 0,135; 210—230km. x = 0,0025, E = 0,135; 578—600 km. x = 0,0023, E = 0,140; dagegen für den Ausnahmetarif bei 9—18 km. x = 0,0044, E = 0,06; 18—31 km. x = 0,0036, E = 0,0751, 31—48 km. x = 0,003, E = 0,097; 98—121 km., x = 0,0022, E = 0,135; 212—236 km., x = 0,0021, E = 0,155; 576—600 km., x = 0,0021, E = 0,19; x und E bedeuten Rm. pro 100 kg. und sind in den Beispielen stets Differenzen von 0,05 Rm. pro 100 kg. aus den Tarifsätzen gewählt. Die Kohlentarife sind noch etwas niedriger als die Ausnahmetarife, so betragen beispielsweise die Frachten pro 100 kg. auf der Rheinischen Eisenbahn von Essen nach

	Ausnahmetarif	Kohlentarif	
Aachen	0,43	0,40	Rm. pro 100 kg.
Köln	0,33	0,30	
Mühlheim a. d. Ruhr . .	0,11	0,08	
Trier	0,75	0,74	
Koblenz . . , ...	0,53	0,53	

Im Allgemeinen findet eine große Willkür in den Frachten statt und meistens ist es nur die Konkurrenz der 3 großen Bahnen, der Bergisch-Märkischen, Cöln-Mindener und der Rheinischen Bahnen, die uns Frachtreduktionen bringt. Wo die Konkurrenz fehlt, thun die Bahnen was sie wollen. So beträgt z. B. die Fracht auf der Bergisch-Märkischen Eisenbahn für Kalksteine von Letmathe nach Mülheim bei 69 km. Entfernung Rm. 23 und von R. Dornap nach Mühlheim bei nur 49 km. Entfernung 22 Rm. pro 200 Centner. Die Bergisch-Märkische Bahn fährt also den Doppelwaggon 20 km. weiter für 1 *M.* und zwar, wie sie behauptet, deshalb, weil sonst die Letmather Kalksteinbrüche nicht mehr konkurrenzfähig wären. Als ein Beispiel der unausgesetzten Frachtenschwankungen kann nachfolgende Aufstellung für den Bezug der Rotheisensteine von unserer eigenen Grube bei Haiger in Nassau dienen. Die Ermäßigung wurde dadurch herbeigeführt, daß wir der Köln-Mindener Bahn den Transport bis Duisburg überließen, während früher schon in Troisdorf auf die Rheinische Bahn übergesetzt wurde.

Uebersicht
über die Transportkosten des Eisensteins von Haiger nach Mülheim a. d. Ruhr auf den verschiedenen Routen pro 200 Ctr.

		Thlr.	Sgr.	*M.*
1874	Oktober über Duisburg u. dann per B.-M. Bahn inkl. 10 Sgr. Rangirgebühr . .	24	20	74
"	Oktober über Siegen, Essen Heißen inkl. 10 Sgr. Rangirgebühr	26	17	79,70
"	Oktober über Duisburg u. Hochfeld (Rheinisch) inkl. 10 Sgr. Rangirgebühr .	27	—	81
"	Oktober über Cöln transit inkl. 10 Sgr. Rangirgebühr	26	16	79,60
"	vom 23./11. bis 31./3. 1875 Troisdorf, Speldorf inkl. 10 Sgr. Rangirgebühr . .	22	14	67,40
1875	vom 1./4. bis 31./4 über Troisdorf, Speldorf inkl. 5 Sgr. Rangirgebühr . .	22	9	66,90
"	vom 1./5. bis inkl. 4./5. über Troisdorf, Speldorf incl. 5 Sgr. Rangirgebühr	21	6	63,60
"	vom 5./5. bis 6./7. über Siegburg, Speldorf inkl. 5 Sgr, Rangirgebühr . .	21	5	63,50
"	vom 7./7. bis 15./7. über Duisburg u. dann p. B.-M. Bahn inkl. 5 Sgr. Rangirgebühr	19	24	59,40
"	vom 16./7. bis 7./8. über Siegburg, Speldorf inkl. 5 Sgr. Rangirgebühr . .	19	24	59,40
vom 9./8. 1875 bis 21./3. 1876 über Mülheim, Opladen, Speldorf inkl. 5 Sgr. Rangirgebühr		19	24	59,40
vom 21./3. 1876 bis 26./3. 1877 über Troisdorf ab per Rhein. Bahn inkl. 5 Sgr. Rangirgebühr				58,50
vom 26./3. 1877 bis Ende 1877 ohne Routenvorschrift über Duisburg				54,50
von Anfang 1878 bis heute ohne Routenvorschrift über Duisburg				47,50

Alles loko Bahnhof Mülheim a. d. Ruhr.

Für den Versandt von Röhren gelten nach einzelnen Stationen Ausnahmesätze, sonst werden sie im Spezialtarif Nr. 3 befördert. Nur bei den kleineren Dimensionen ist eine

volle Beladung der Waggons möglich, dagegen gestatten die Abmessungen der Waggons bei den größeren Röhrensorten nicht die volle Beladung bis zur Tragfähigkeit. In der folgenden Tabelle haben wir ein Paar Beispiele aufgeführt, woraus ersichtlich, wie dadurch die Frachtsätze ganz *erheblich gesteigert* werden.

Verhältnisse der Frachtsätze in Bezug auf Röhrenladungen.

Röhrengattung (Lichtweite.)	Mögliche Befrachtung eines Doppelladers. kg	Werth pro 100 kg. ℳ	Frachtsätze von Mülheim a. d. Ruhr nach: Aachen.	Berlin.	Breslau.	Darmstadt.	Bemerkung.
40 — 300 mm	10 000	120 — 100	0,57	1,92	2,94	1,20	Also bei einem Minderwerth der Waare von 10 — 30 pCt. eine Mehrfracht von beinahe 37 pCt. resp. 41 pCt.
400 — 1200 mm	6 000	90	0,76	2,70	4,15	1,69	

Seetransit gegen inneren Verkehr.

Beförderungsstrecke.	Waarengattung.	Entfernung in km	Frachtsätze: Seetransit pro 1000 kg ℳ	Seetransit pro Tonne und km	innerer Verkehr pro 1000 kg ℳ	innerer Verkehr pro Tonne und km	Bemerkung.
Harburg - Osnabrück .	Roheisen	210	5,70	2,714	5,90	2,810	also die Transitfracht 3,54 pCt.
Bremen - Dortmund .	"	248	5,90	2,379	6,80	2,742	15,25 "
Bremen - Altenessen .	"	252	6,60	2,619	6,80	2,700	3,09 "
Hamburg - Oberhausen	Röhren	374	10,80	2,888	14,30	3,824	32,41 "
Harburg - Oberhausen	"	351	10,20	2,906	13,50	3,846	32,35 "
Bremen - Oberhausen.	"	263	7,80	2,966	10,40	3,954	33,31 "
Bremen - Dortmund .	"	248	7,50	3,024	9,90	3,992	32,01 "
Bremen - Hamm . .	"	212	6,20	2,924	8,60	4,057	38,06 " billiger als im inneren Verkehr.

Es müßten die Bahnen angehalten werden, wie für den Schienentransport, auch für die Röhren besondere Wagen zu bauen, deren Beschaffung sich bei dem großen Transport von Röhren wohl lohnen würde.

Frage 3:

Genießt das Ausland billigere Frachten, als Sie, und in welcher Weise macht sich dies geltend?

Das Ausland genießt viel billigere Frachten, sobald die Wasserfracht in Betracht kommt. Die Fracht beträgt z. B.

1. von der englischen Küste über Stettin nach Berlin 10,50 ℳ, von Oberhausen nach Berlin 11,50 ℳ, von Königshütte nach Berlin 14 ℳ.
2. Von Schottland über Stettin nach Berlin 10,50 ℳ, von Oberhausen nach Berlin 11,50 ℳ, von Königshütte 14 ℳ.
3. Von der englischen Küste über Hamburg, Magdeburg nach Dresden 14 ℳ, von Oberhausen nach Dresden 14,90 ℳ, von Königshütte 13 ℳ.
4. Von England über Stettin nach Frankfurt a. d. Oder 10,50 ℳ, von Oberhausen nach Franfurt a. d. Oder 16,80 ℳ, von Königshütte nach Frankfurt a. d. Oder 12,20 ℳ.
5. Von der englischen Ostküste (Schottland) bis Holland beträgt die Fracht pro 1000 kg 6,50 ℳ, von da bis Köln 4 ℳ, bis Mainz 5 ℳ, so daß englisches Roheisen mit einem Frachtaufwand von 10,50 ℳ bis Mainz kommt, während der Eisenbahntransport von Mülheim a. d. Ruhr nach Mainz, gewöhnlich gleich der Wasserfracht, schon 6,90 ℳ pro 1000 kg beträgt.

Die Fracht von Oberhausen bis Bremen ist für Roheisen 7,10 ℳ, bis Hamburg 9,50 ℳ pro 1000 kg, während die Fracht von Middlesborough bis Hamburg für Roheisen nur 6 s 6 d., von Leith nach Bremerhaven 7 s und nach Hamburg im Juli d. J. nur 5 s betrug. Gegen solche Mißverhältnisse ist ein Ankämpfen absolut unmöglich und daher thatsächlich deutsches Gießereiroheisen von der Nord- und Ostseeküste Deutschlands an bis tief in's Binnenland hinein ganz unkonkurrenzfähig gegen englisches und schottisches Roheisen. Die wichtigen Plätze wie Magdeburg, Hannover, Berlin 2c. sind uns Gießereiroheisenproduzenten verschlossen. Dasselbe gilt von den Röhren. Die Frachten von den Hauptkonkurrenzplätzen, Glasgow in Schottland, Middlesborough in Yorkshire, Marquise im französischen Departement „Pas de Calais“ zwischen Boulogne sur mer und Calais, nach den deutschen Nord-Ostseehäfen und bis zu einer gewissen Entfernung ins Land hinein, sind so billig, daß Städte wie Bremen, Hamburg, Königsberg u. s. w. beinahe ausschließlich ihren bedeutenden Röhrenbedarf aus dem Auslande beziehen, Hamburg bezog in dem vorletzten Jahre allein für ca. 500 000 ℳ. Die Fracht für Röhren beträgt von Oberhausen bis Hamburg 14,30 ℳ, die Fracht von England nach dort nicht die Hälfte. Die Fracht bis Stettin ist 24,00 ℳ, während die Fracht von England ebenfalls nicht die Hälfte beträgt.

Frage 4:

Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

Ja!

Vergleichende Uebersicht
der Frachtsätze über Roheisen, Eisen und Stahl façonirt 2c. und Eisen- und Stahlwaaren aller Art 2c.

Angabe der Beförderungsstrecke.	Angabe des Verkehrs.	Entfernung in Kilometer.	Frachtsatz pro 1 000 kg in M.	Macht pro Tonne und Kilometer.	Bemerkung.

1. Roheisen.

Angabe der Beförderungsstrecke.	Angabe des Verkehrs.	Entfernung in Kilometer.	Frachtsatz pro 1 000 kg in M.	Macht pro Tonne und Kilometer.	Bemerkung.
Antwerpen—Türkismühle.	Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr	442	10,60	2,408	
Antwerpen—Kaiserslautern.	Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr	465	11,20	2,408	
Heissen—Türkismühle.	Rhein.-Saarbrücker Verkehr . .	352	10,30	2,926	
Heissen—Kaiserslautern.	Rheinischer Eisenbahn-Verkehr . .	314	8,62	2,745	

Die Frachtsätze des Belgisch-Südwestdeutschen Verkehrs sind also gegen dieselben des Rheinisch-Saarbrücker Verkehrs um 22 pCt. und gegen dieselben des Rhein. Eisenbahn-Verkehrs um 14 pCt. billiger.

Angabe der Beförderungsstrecke.	Angabe des Verkehrs.	Entfernung in Kilometer.	Frachtsatz pro 1 000 kg in M.	Macht pro Tonne und Kilometer.	Bemerkung.
Bruxelles—Oberhausen.	Deutsch-Belgisch-Franz. Verkehr .	276	8,03	2,940	
Aachen—Oberhausen.	Bergisch-Märkischer Lokal-Verkehr	137	4,30	3,138	

Die Frachtsätze des Deutsch-Belg.-Franz. Verkehrs sind also gegen dieselben des Bergisch-Märk. Lokal-Verkehrs um 7 pCt. billiger.

2. Eisen und Stahl façonirt als Stab-, Band-, Flach-, Quadrat-, Rundeisen-Träger ausgewalzte Bleche, Schienen, Schwellen und Schienen und Schwellen-Befestigungs-Material.

Angabe der Beförderungsstrecke.	Angabe des Verkehrs.	Entfernung in Kilometer.	Frachtsatz pro 1 000 kg in M.	Macht pro Tonne und Kilometer.	Bemerkung.
Paris—Ludwigshafen.	Badisch-Pfälz.-Franz. Verkehr . .	555	15,19	2,737	
Amanweiler—Ludwigshafen.	Südwestdeutscher Verkehr . . .	230	8,80	3,826	

Die Frachtsätze des Badisch-Franz. Verkehrs sind also gegen dieselben des Südwestdeutschen Verkehrs um 40 pCt. günstiger.

Angabe der Beförderungsstrecke.	Angabe des Verkehrs.	Entfernung in Kilometer.	Frachtsatz pro 1 000 kg in M.	Macht pro Tonne und Kilometer.	Bemerkung.
Rotterdam—Basel via Oberhausen.	Niederländ.-Elsaß-Lothr. Verkehr .	742	23,184	3,125	
Oberhausen—Basel.	Rheinischer Verkehr	588	18,90	3,231	

Die Frachtsätze des Niederländ.-Elsaß-Lothr. Verkehrs sind also gegen dieselben des Rhein. Eisenbahn-Verkehrs um 3 pCt. billiger.

Angabe der Beförderungsstrecke.	Angabe des Verkehrs.	Entfernung in Kilometer.	Frachtsatz pro 1 000 kg in M.	Macht pro Tonne und Kilometer.	Bemerkung.
Antwerpen—Noveant-Grenze.	Belgisch-Elsaß-Lothr. Verkehr . .	341	9,27	2,750	
Ulflingen—Noveant-Grenze.	Elsässisch-Lothr.-Luxemb. Verkehr .	152	7,90	5,200	

Die Frachtsätze des Belg.-Elsäss.-Lothr. Verkehrs sind also gegen dieselben des Els.-Lothr.-Luxemb. Verkehrs um 90 pCt günstiger normirt.

Angabe der Beförderungsstrecke.	Angabe des Verkehrs.	Entfernung in Kilometer.	Frachtsatz pro 1 000 kg in M.	Macht pro Tonne und Kilometer.	Bemerkung.
Antwerpen—Burbach.	Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr	390	12,70	3,300	
Heissen—Burbach.	Rheinisch-Saarbrücker Verkehr . .	360	13,90	3,861	

Die Frachtsätze des Belgisch-Südwestd. Verkehrs sind also gegen dieselben des Rhein.-Saarbrücker Verkehrs um 17 pCt. günstiger normirt.

3. Eisen- und Stahlwaaren aller Art als Brückentheile, Maschinentheile, Chabotten, Amboße, Achsen, Schiffsanker 2c.

Angabe der Beförderungsstrecke.	Angabe des Verkehrs.	Entfernung in Kilometer.	Frachtsatz pro 1 000 kg in M.	Macht pro Tonne und Kilometer.	Bemerkung.
Seraing—Oberhausen.	Deutsch-Belg.-Franz. Verkehr . .	205,5	10,21	4,956	
Aachen—Oberhausen.	Bergisch-Märkischer Lokal-Verkehr .	137,0	7,40	5,400	

Die Frachtsätze des Deutsch-Belgisch-Franz. Verkehrs sind also gegen dieselben des Berg.-Märk. Lokal-Verkehrs um 9 pCt. günstiger normirt.

Angabe der Beförderungsstrecke.	Angabe des Verkehrs.	Entfernung in Kilometer.	Frachtsatz pro 1 000 kg in M.	Macht pro Tonne und Kilometer.	Bemerkung.
Paris—Eydtkuhnen.	Deutsch-Belgisch-Franz. Verkehr .	1 786,0	59,36	3,323	
Aachen—Eydtkuhnen.	Ostdeutsch-Rhein. Verkehr . . .	1 389,0	63,90	4,600	

Die Frachtsätze des Deutsch-Belgisch-Franz. Verkehrs sind also gegen dieselben des Ostdeutsch-Rhein. Verkehrs um 38 pCt günstiger normirt.

d. Verkaufspreise.

Frage 1:

Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte?

Gießereiroheisen Nr. 1 60,50 ℳ, Nr. 2 59 ℳ, Nr. 3 verkaufen wir nicht oder doch nur höchst ausnahmsweise.

Herr **Stumm**: Verkaufen Sie Nr. 3 nur deshalb nicht, weil Sie es selbst verarbeiten, oder auch weil Sie keinen Nutzen dabei erzielen?

Herr **Schlinck**: Wir verbrauchen unser Nr. 3 selbst und würden direkten Schaden beim Verkaufe haben, weil wir darin nicht mit dem englischen Roheisen Nr. 3 von Middlesborough konkurriren können.

Muffenröhren verkaufen wir von 40—100 mm lichte Weite von 120—110 ℳ, von 100—200 mm zu 100 ℳ und über 200 mm zu 90—88 ℳ loko Mülheim.

Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Von anderen Werken wird deutsches Gießereieisen Nr. 1 schon zu 59 ℳ verkauft und die anderen Nummern entsprechend auch billiger. Die angegebenen Röhrenpreise sind von einzelnen Gießereien bei Submissionen unterboten worden.

Frage 3:

Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

	Gießereiroheisen.	Röhren.
1868/69:	69 ℳ	150 ℳ
1869/70:	74 „	154 „
1870/71:	78 „	166 „
1871/72:	114 „	175 „
1872/73:	130 „	230 „
1873/74:	140 „	230 „
1874/75:	83 „	176 „
1875/76:	65 „	153,50 „
1876/77:	61 „	132 „
1877/78:	60 „	112 „

Herr **Stumm**: Ich möchte gern den durchschnittlichen Verkaufspreis wissen, den Sie für Röhren 1877/78 erzielt haben. Sie haben uns vorhin 3 Kategorien angegeben, welches ist der Durchschnittspreis?

Herr **Schlinck**: 112 ℳ

Herr **Stumm**: Glauben Sie, daß Sie in diesem Betriebsjahr noch auf einen solchen Durchschnittspreis kommen?

Herr **Schlinck**: Nein, wir bleiben dahinter zurück.

Herr **Stumm**: Wie wird sich das für das erste Semester dieses Betriebsjahres wohl stellen?

Herr **Schlinck**: Ich glaube, daß wir sicher 10 pCt. weniger annehmen können.

Frage 4:

Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Gießereiroheisen exportiren wir nicht, wir können nicht gegen England und Schottland konkurriren. Nur ab und zu geht ein Waggon nach Oesterreich und nach der Schweiz.

Für Röhren erzielen wir im Auslande keine schlechteren Preise als im Inlande, manchmal sogar etwas bessere. Die englischen Röhren werden vielfach mit größeren Wandstärken wie die deutschen offerirt, während wir aber dieselbe Widerstandsfähigkeit bei geringerer Wandstärke garantiren. Wenn nun unsere Preise pro Tonne auch etwas höher erscheinen, so sind dieselben, auf das Stück berechnet, doch nicht höher, manchmal sogar etwas niedriger und dadurch eine Konkurrenz möglich. Näheren und kleineren Abnehmern wird häufig ein etwas höherer Preis gestellt als entfernter wohnenden und größeren Abnehmern.

Frage 5:

Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

Erweiterung des Absatzgebietes, verstärkte Produktion und dadurch verminderte Selbstkosten.

Frage 6:

Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

In folgender Tabelle sind die neuesten Preise in England nach dem zuverlässigen Fachblatt „Engineering“ zusammengestellt, und zwar nach der am 15. November d. J. erschienenen Nummer.

Material-Preisliste des „Engineering“ vom 15. November 1878.

Castings, Tyne and Cleveland. Pipes L. 4. 15 s.—L. 5.

Iron Pig per ton:	s.		s.	d.
Cleveland Nr. I.	41		42	—
Nr. II.	00		00	—
Nr. III.	37		37	—
Nr. IV. Forge	37		38	6
Scotch Pig:	Nr. I.		Nr. III.	
	s.	d.	s.	d.
G. m. b. at Glasgow	45	—	43	6
Gartsherrei	51	—	47	6
Coltness	53	—	48	—
Summerlee	49	6	44	—
Langloan	53	6	48	—
Carnbroe	45	6	44	6
Moukland	45	—	43	—
Clyde	48	6	43	6
Govan, at Broomiclaw	45	—	43	6
Caldu ad Port Dundas	52	—	44	6
Glenarnock, at Ardrossan	48	6	45	6
Eglington, ditto	45	6	44	—
Careon, at Grangemouth	60	—	57	6
Ditto, specially sected	65	—	—	—
Shotts at Leith	54	6	49	6
Rinneil a Bo'ness.				

(The above all deliverable alongside Warrants am 13./11.: 43 s. 5 d. gegen „cash“).

Herr **Stumm**: Auf welche Dimensionen von Röhren bezieht sich der Preis von 4 Lstr. 15 s. bis 5 Lstr.?

Herr **Schlinck**: Etwa von 3—24 Zoll englisch. In England werden übrigens Röhren von 6 Zoll Durchmesser abwärts schräg in nassem Sande gegossen, während wir hier zu Lande genöthigt sind, alle Dimensionen vertikal in getrockneten Formen zu gießen.

Die Preise der französischen Röhren namentlich unserer Konkurrenten in Marquise und Pont à Mousson wird wohl der Sachverständige Herr Böcking besser angeben können als ich.

Frage 7:

Verkauft das Ausland für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt, und in welchem Verhältniß und aus welchen Gründen geschieht dies?

Ganz entschieden geschieht dies; England, welches sein Roheisen nur gegen baar oder einen Monat Cassa im eigenen Lande verkauft, läßt durch die großen Vertretungsgeschäfte auf dem Kontinente Kredite bis zu 5 Monaten den Abnehmern gewähren, was deutschen Hüttenwerken ganz unmöglich ist. Die enormen Kreditbewilligungen und die dadurch bedingte Abhängigkeit der betreffenden Gießereien von den Einfuhrgeschäften schließen an vielen Stellen selbst bei angemessener Preisstellung jede inländische Konkurrenz aus. Bei deutschen

Röhrensubmissionen richtet England seine Offerten nach der zu erwartenden Konkurrenz, ohne Rücksicht auf die augenblicklichen englischen Marktpreise, was zu erfahren wir häufig Gelegenheit hatten. Dasselbe geschieht von französischer Seite. Erhaltung eines umfangreichen Absatzgebietes für die Ueberproduktion wird damit zu erreichen gesucht.

e. Kreditverhältnisse.

Frage 1:

Finden die Werke Ihres Distriktes Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Es macht die größte Schwierigkeit, einen bestehenden Kredit zu erhalten und ist fast unmöglich, neues Kapital zu beschaffen.

Frage 2:

Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

Den Banquiers: 1 pCt. über Bankdiskont mit halbjährigem Kontokurrent, außerdem $^1/_3$ pCt. Provision vom Umschlag. Gläubiger verlangen 6 pCt., auch darüber, mit hypothekarischer Sicherheit oder sonstigen persönlichen Garantien.

Frage 3:

Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde?

Für den größten Theil der Rohmaterialien einen Kredit von 3 Monaten, beim Verkauf für Roheisen 1 Monat und bei Röhren 3 Monat Ziel. Bei Maschinenlieferungen müssen weitere Ziele und zwar häufig auf Jahre sich hinausstreckende, gewährt werden. Bei Röhrenlieferungen für Städte sind stets besondere Zahlungsweisen vorgeschrieben.

Vorsitzender: Und welcher Diskont besteht bei Baarzahlungen?

Herr **Schlinck**: $1^1/_2$ pCt.

Frage 4 und 5:

Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt?

Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

Dies kann ich nicht beantworten, da mir darüber keine eigenen Erfahrungen zur Seite stehen und ich auf Wiedergabe fremder Beurtheilung verzichte.

f. Einfluß der Gesetzgebung.

Frage 1 und 2:

In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?

Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung u. s. w.? .

Von der Anschauung ausgehend, daß über diese Fragen bereits eingehende Erörterungen zwischen Kommission und Sachverständigen stattgefunden, will ich mich zur Vermeidung ermüdender Wiederholungen ganz kurz fassen. Im Allgemeinen kann nicht geleugnet werden, daß unsere neuere Gesetzgebung einem gewissen idealen Zuge und einer Neigung sich durch Schlagwörter leiten zu lassen gefolgt ist, während im Gegensatz das Ausland in allen diesen Dingen nur seine unmittelbaren Interessen ohne jede Rücksicht auf große, weltumfassende Gesichtspunkte gewahrt hat und dabei auch anscheinend sich besser als wir stand. Das direkte Besteuerungssystem wirkt ungenügend für den Staat und drückend für den Steuerzahler, namentlich die unteren Klassen. In England beginnt die Einkommensteuer erst mit Einkommen über 100 Lstr. Frankreich hat bekanntlich beinahe ausschließlich nur indirekte Staats- und Kommunalsteuern. Die Gewerbeordnung schützt den Arbeitgeber kaum. Die Bergwerkssteuer ist ungerecht. Die englischen Kohlen in den deutschen Seehäfen sind davon befreit. Wehr- und Schulpflicht sind nothwendig, ein großer Theil der anderen europäischen Staaten hat dieselben auch bereits angenommen. Die jetzige Aktiengesetzgebung halte ich nicht für glücklich und eine theilweise Anlehnung an die Grundformen der Gewerkschaft für wünschenswerth. Ebenso wünsche ich eine gewisse Beschränkung des allgemeinen direkten Wahlrechtes und der unbedingten Freizügigkeit.

g. Allgemeine Lage.

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Nein. Von den in den Kreisen Dortmund, Bochum, Essen, Mülheim, Duisburg, vorhandenen ca. 60 Hochöfen, befinden sich nur noch ungefähr 35 im Betrieb. Daß die Walzwerke nur sehr mäßig beschäftigt sind, daß Gießereien und Maschinenbauanstalten fast nichts zu thun haben, ist eine bekannte Thatsache.

Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen sie?

Beinahe keine und für das laufende Jahr wird dies wohl noch schlimmer werden.

Herr **Stumm**: Was haben Sie im vorigen Jahre für eine Bilanz gemacht?

Herr **Schlinck**: Wir haben im Gewinn- und Verlustkonto eine Unterbilanz von ungefähr 142 000 ℳ.

Herr **Stumm**: Abschreibungen haben nicht stattgefunden, und außerdem haben Sie eine Unterbilanz von 142 000 ℳ?

Herr **Schlinck**: Ja, die gesammte Unterbilanz in den schlechten Jahren beträgt zusammen ungefähr 640 000 ℳ.

Herr **Stumm**: Ich möchte fragen, wie sich das mit den Angaben über Ihre Selbstkosten vereinigt. Sie haben uns gesagt, daß Ihre Selbstkosten für Röhren 111 ℳ betragen hätten und daß Sie im vorigen Jahre einen Durchschnittsverkaufspreis von 112 ℳ erzielt haben. Sie würden also immer noch 1 ℳ Nutzen gemacht haben. Woran haben Sie denn die 142 000 ℳ verloren?

Herr **Schlinck**: Größtentheils am Roheisen. — Jener Verkaufspreis für die Röhren war loko Mülheim, und davon gehen Provisionen ab und namentlich noch die Zinsen für Bankschulden und Obligationen.

Herr **Stumm**: Die stecken ja in den 111 ℳ drin mit ca. 8 ℳ. Es ist aber vielleicht ein anderer Faktor übersehen; Sie haben doch meist für die großen Lieferungen eine Garantie zu bezahlen, und da schreiben Sie wahrscheinlich etwas auf den Garantiefonds, und dieser Betrag ist in den Selbstkosten nicht inbegriffen?

Herr **Schlinck**: Nein!

Herr **Stumm**: Sie schreiben also nicht einen bestimmten Betrag pro Tonne für den Garantiefonds ab, sondern rechnen ihn am Schluß des Jahres direkt in die Bilanz auf?

Herr **Schlinck**: Ja!

Herr **Stumm**: Dann darf ich konstatiren, daß das ein wesentlicher Grund für jenen Umstand ist, weil die Werke, die den Garantiefonds direkt verbuchen pro Tonne, entweder höhere Selbstkosten haben müssen oder niedrigere Verkaufspreise.

Herr **Schlinck**: Ich muß noch bemerken, daß der Verlust von 142 000 ℳ der des gesammten Werkes ist, also kann die Röhrengießerei noch gut gearbeitet haben, sie hat sogar ziemlich gut gearbeitet, während der Hauptverlust durch die Hochöfen eingetreten ist. Die Bemerkung des Herrn Geh. Kommerzienrath Stumm, daß in den angegebenen Selbstkosten

für Röhren Zinsen für Obligationen und Bankschulden stecken, ist zutreffend.

Herr **Stumm**: Ohne alle Abschreibungen?

Herr **Schlinck**: Ja!

Frage 3:

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?

Von 1868—1874 hatten wir in Rheinland und Westfalen ausnahmslos Erträgnisse; von da ab beginnen die Unterbilanzen, und die Verluste sind in der den Sachverständigen zugegangenen offiziellen Anlage 19 angegeben.

Herr **Stumm**: Ich glaube nicht, daß jene Zusammenstellung der Bilanzen von Aktiengesellschaften eine offizielle Anlage genannt werden kann.

Herr **Schlinck**: Es sind das Originalmittheilungen der einzelnen Werke.

Vorsitzender: Ich möchte nur konstatiren, daß die Reichsregierung, resp. die preußische Regierung keine Verantwortung übernimmt, sondern daß die angegebene Quelle die Verantwortung zu übernehmen hat.

Frage 4:

Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Herr **Schlinck**: In der Gießereiroheisen-Industrie leiden wir nicht an Ueberproduktion, denn wir importiren ja noch ein kolossales Quantum von Gießerei-Roheisen. Man kann annehmen, daß die Hälfte des importirten Roheisens schottisches und englisches Gießereieisen ist; also einen Betrag von 5—6 Millionen Zentner ausmacht.

Nebenbei behaupte ich auch, daß die Konsumtionsfähigkeit des Landes ganz eminent nachgelassen hat. Wir haben pro Kopf in Deutschland 1877 15 Pfd. weniger verbraucht als 1871. Werden aber die Werthe verglichen, so verbrauchte jeder Deutsche von 1866—1869 für $2,_{58}$ *M.*, 1871 für $3,_{85}$ *M.*, 1877 nur für $2,_{30}$ *M.* Roheisen. D. h. 1877 hat der Konsum $0,_{27}$ *M.* weniger als 1866/1869 und $1,_{55}$ *M.* weniger als 1871 betragen. Von einer Ueberproduktion in Gießereiroheisen kann also gar keine Rede sein, sie wird auch von keiner Seite behauptet.

Vorsitzender: „Wie liegen die Verhältnisse im konkurrirenden Ausland?"

Herr **Schlinck**: Nach den neuesten Aufstellungen haben Mssrs. Connal und Co. allein in Glasgow über 200 000 tons „in stock", in Middlesborough 66 800 tons, die North-Eastern Railway hat 21 498 tons in Stock, und auf den Werken sind noch ganz enorme Quantitäten aufgestapelt, beispielsweise auf einem einzigen Werke nach mündlicher Mittheilung eines Sachkenners 15 000 tons. Dort ist die Ueberproduktion und eine Einschränkung nothwendig, aber nicht bei uns, die Zahl der im Betriebe befindlichen Hochöfen ist noch stets bedeutend, in Rheinland und Westfalen arbeiten dagegen augenblicklich vielleicht nur 4 Oefen auf Gießereiroheisen, während wir mindestens 5 — 6 Millionen Zentner Gießereiroheisen importiren und beinahe keine Vorräthe auf den rheinisch-westfälischen Hütten sich befinden.

Herr **Stumm**: Sie verstehen darunter immer „Niederrhein" und Westfalen?

Herr **Schlinck**: Ja, bei uns rechnet man sich auch zum Rhein.

Im Allgemeinen glaube ich, daß die Situation klar bezeichnet ist durch den enormen Import von fremdem Gießereiroheisen.

II.

Wirkung der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markte.

Frage 1:

Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Die Preise auf dem deutschen Gießereiroheisenmarkt werden lediglich durch die ausländische Konkurrenz bedingt.

In Röhren macht sich sowohl inländische wie ausländische Konkurrenz geltend.

Frage 2:

Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

Ja, mindestens die Hälfte, wahrscheinlich aber mehr, des eingeführten Roheisens besteht aus Gießereiroheisen, und ein großer Theil der, sowohl aus Hochöfen als aus Kupolöfen gegossenen, eingeführten groben Gußwaaren bestehen in Röhren, die theilweise aus Frankreich, theilweise aus England kommen. Ich habe hier eine Aufstellung, danach hat Hamburg allein im vorigen Jahre für mindestens 500 000 *M.* englische Röhren gebraucht, im September 1874 sind nach Berlin 90 000 Zentner im Preise von ca. 900 000 *M.* aus England für die Wasserleitung gekommen. Diese Beispiele werden genügen, um nachzuweisen, daß erhebliche Quantitäten ausländischer Röhren nach Deutschland eingeführt werden. Wir sind an einer Einfuhr ausländischen Materials nicht betheiligt.

Herr **Stumm**: Sind nicht auch an Belgien bedeutende Lieferungen in letzter Zeit in Ihrer Nähe vergeben worden?

Herr **Schlinck**: Von einer Vergebung an belgische Werke ist mir Nichts bekannt, wohl aber von starker Konkurrenz bei den Submissionen. Jüngst wurden in Aachen belgische Röhren nur $4\,^1/_2$ pCt. theurer wie von uns offerirt und lediglich die Rücksicht auf die bekannte Konkurrenz Belgiens war Veranlassung unserer übertrieben billigen Offerte. Wir wollten uns das Geschäft sichern und man ist dabei nicht in der Lage, so kleine Preisdifferenzen wie $4^1/_2$ pCt. vorher zu übersehen. Wir mußten uns ungefähr nach den belgischen Verkaufspreisen richten und wenn wir dadurch den theilweisen Zuschlag uns sicherten, so bleibt das Geschäft doch ein schlechtes.

Herr **Stumm**: Um wieviel bleibt der Preis, den Sie durch die belgische Konkurrenz haben stellen müssen, unter dem Selbstkostenniveau?

Herr **Schlinck**: Der Preis wird durch die belgische Konkurrenz immerhin um wenigstens 10—12 *M.* ungefähr pro 1000 kg herunter gegangen sein.

Herr **Meier**: Dann würden Sie also zu 98 *M.* haben verkaufen müssen?

Herr **Schlinck**: Vielleicht noch etwas darunter. Die Preise richten sich nach den Dimensionen und der Preis, den ich früher angab, ist der Durchschnittspreis, welcher sämmtliche Dimensionen der verkauften Röhren umfaßt.

Herr **Huber**: Konkurrirt auch Frankreich?

Herr **Schlinck**: Ganz entschieden. Ich habe hier z. B. ein Submissionsresultat von Straßburg vom März 1877, danach war Pont à Mousson 9 pCt. billiger, wie wir; Lüttich $2^1/_4$ pCt. billiger, wie wir. Der Zuschlag ist uns nicht ertheilt worden. Ich führe noch einige andere Submissionsresultate aus der Neuzeit an: Königsberg, März 1877 war eine englische Firma 16 pCt. billiger, wie wir; Juli 1877, in Fulda ist eine Firma von Lüttich 9 pCt. billiger gewesen, wie wir; zu Nymwegen im April 1878 war eine belgische Gesellschaft 8 pCt. billiger; in Darmstadt, Juni d. J., ist Pont à Mousson 7 pCt.

theurer gewesen, wie wir. In Bremen ist Marquise, eine große Firma im Dép. „Pas de Calais", für verschiedene Submissionen 19, 6, $10^1/_2$ und 7 pCt. billiger gewesen, wie wir.

Herr **Stumm**: Dann findet wohl von Pont à Mousson die Haupteinfuhr statt?

Herr **Schlinck**: Ja! Was Süddeutschland betrifft.

In Hamburg ist Glasgow in einem Falle um 14 pCt., in einem anderen Falle um $1^1/_4$ pCt., dann wieder um 13 pCt., um 9 pCt., dann gar um 32 pCt., dann um $11^1/_2$ pCt. und endlich zuletzt um 7 pCt. billiger gewesen, wie wir; Marquise in einem Falle um $1^1/_4$ pCt., wurde aber von einer deutschen Firma unterboten.

Herr **Huber**: Danach scheint es, hat England uns in Belgien mehr konkurrirt, als Frankreich?

Herr **Stumm**: Es liegt dies wohl darin, daß Ihr Rayon in Norddeutschland liegt?

Herr **Schlinck**: Wir kommen beinahe gar nicht mehr nach Süddeutschland.

Frage 3:

> Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Ich wüßte keinen Gegenstand, der in meine Branche fällt.

Herr **Stumm**: Ich möchte hier eine Frage stellen, die allerdings das Umgekehrte von dem ist, was die vorliegende Frage direkt bedeutet, sie schließt sich aber hier an.

Sie haben vorhin gesagt, daß in Norddeutschland allgemein vorgeschrieben sei, daß die Röhren aus Kupolöfen gegossen sein müssen, wird diese Bedingung auch den Ausländern gegenüber strikte eingehalten, oder haben Sie gefunden, daß das nicht der Fall ist?

Herr **Schlinck**: Bei Lieferungen von Marquise kann die Bedingung nicht strikte durchgeführt werden, denn Marquise gießt einen großen Theil seiner Röhren aus Hochöfen. In welchem Maße die Bedingungen übrigens Marquise gegenüber geltend gemacht werden, kann ich nicht sagen.

Herr **Stumm**: Liegt das nicht darin, daß Marquise, wie behauptet wird, zu seinem Hochofenguß viele spanische und algierische Erze verwendet?

Herr **Schlinck**: Es wird dies behauptet, aber Marquise schließt sich vollständig ab, der Eintritt in seine Werke ist nicht gestattet und wir Fachleute sind daher darüber nicht recht unterrichtet. Mir wurde von einem französischen Fachmann mitgetheilt, Marquise verarbeite sehr viel englisches und schottisches Eisen, aber nach anderen Nachrichten ist das nicht der Fall. Den Hauptguß stellt es aus Hochöfen direkt her.

Frage 4:

> Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

Ganz natürlich, es würde der Roheisenzoll den Import sofort schwächen und wir würden in den Ausfall eintreten. In demselben Maße wäre dies bei Röhren der Fall.

Frage 5:

> Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

Der Preis für Gießereiroheisen hängt absolut von den englischen und schottischen Preisen ab. Wir müssen uns genau nach diesen Preisen richten und bei den Röhren sind wir, wie ich eben ausgeführt habe, auch an die Verkaufspreise des Auslandes gebunden.

Herr **Stumm**: Würden Sie der Ansicht sein, daß, wenn das Ausland heute nicht konkurrirte oder durch Zollschutz an der Konkurrenz verhindert würde, die inländischen Röhrenfabrikanten die Preise erhöhen würden?

Herr **Schlinck**: Ich möchte diese Ansicht vertreten.

Herr **Stumm**: Sie glauben also nicht, daß die Konkurrenz im Inlande dies allein hervorruft?

Herr **Schlinck**: Nein, bei dem ziemlich bedeutenden Import, der namentlich in den Seestädten rc. stattfindet, glaube ich nicht, daß der Preis allein durch den des konkurrirenden Inlandes bestimmt wird.

Frage 6:

> Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

In Gießereiroheisen konkurrirt England und Schottland auf dem gesammten Absatzgebiete. Das Roheisen wird nach den Nord- und Ostseehäfen geschafft und geht auf Flußtransportwegen sowie auf Eisenbahnen tief in das Land hinein. In die Rheinhäfen kommt es von Antwerpen und Rotterdam. In Röhren findet die Konkurrenz zunächst an den ganzen Nord- und Ostseeküsten ebenfalls bis tief in das Land hinein statt, so tief, wie überhaupt die Transportverhältnisse es gestatten. In Süddeutschland haben wir ganz entschieden Konkurrenz der französisch-lothringischen Werke; über diese süddeutsche Konkurrenz wird aber der Sachverständige Herr Böcking von der Hallberger Hütte bessere Auskunft geben können, wie ich, da wir keine belangreichen Geschäfte nach Süddeutschland machen.

Frage 7:

> Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

In den Häfen müssen wir natürlich dieselben Preise stellen, wie das Ausland, sonst bekommen wir keine Aufträge; im Binnenlade gibt jedesmal die Frachtdifferenz genau die Normen für den Preis an; akkomodiren wir uns den Preisen loko Fabrik in England plus Fracht nicht, dann werden wir natürlich keine Aufträge erhalten.

Frage 8:

> Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

In den Jahren 1869 bis 1873 ist Gießereiroheisen verhältnißmäßig wenig bei uns geblasen worden, die meisten Werke fanden ihre Rechnung besser bei der Darstellung von Puddeleisen und haben im Allgemeinen nur ausnahmsweise Gießereiroheisen geblasen; weil aber damals überhaupt englische und schottische Preise gut waren, verdienten auch die Werke, die Gießereiroheisen erzeugten, Geld. Erst in der Neuzeit, wo die Darstellung des Puddlingseisens keine lukrative mehr ist und unter der Konkurrenz so furchtbar leidet, sind einige Werke auf Gießereiroheisen übergegangen, also kann man eigentlich von einer erheblichen Gießereiroheisen-Produktion erst nach 1873 sprechen.

Herr **Huber**: War in früheren Perioden die Konkurrenz des Auslandes für Sie weniger drückend?

Herr **Schlinck**: Weniger drückend, weil bessere Preise erzielt wurden. Damals hatten wir nur eine kleine Produktion, unser Werk ist erst nach 1873 zur jetzigen Größe angewachsen. Früher waren wir nur bestrebt, das kleine überschüssige Quantum, was wir selbst nicht verbrauchten, zu lukrativen Preisen unterzubringen.

Herr **Stumm**: Lag das nicht daran, daß Sie den Zollbetrag auf das Roheisen schlagen konnten?

Herr **Schlinck**: Allerdings, die $2^1/_2$ Silbergroschen Zoll, die wir damals hatten, kamen uns zu Gute, da der Zoll erst 1873 wegfiel.

Herr **Huber**: Ist bis dahin der Zoll voll vom Inländer getragen worden? Es ist vielfach die Ansicht ausgesprochen worden, daß eine Zollerhöhung nicht nothwendig eine äquivalente Preiserhöhung nach sich ziehe.

Herr **Schlinck**: Der Zollaufschlag kam uns doch wohl zu Gute. Wir haben die Preise genau nach den englischen und schottischen Preisen regulirt und den Zoll darauf geschla-

gen. Allerdings hat man 1872/73 von Zoll kaum noch sprechen können, denn damals herrschte eine solche Nachfrage, daß, wenn nur Material geliefert werden konnte, ein Mäkeln über die Preise kaum stattfand.

Herr **v. Schloer:** Ich möchte mir die Frage gestatten, ob Sie glauben, daß die anderen Zweige der deutschen Eisenindustrie in derselben Lage waren, in der Sie sich befunden haben, den Zoll einfach zuzuschlagen?

(Wird bejaht.)

Die Stellung der Gießereiroheisenproduktion in Deutschland ist aber nach Ihren Ausführungen total verschieden von der anderer Betriebszweige. Da möchte ich, nachdem Sie behaupten, Sie wären in der Lage gewesen, den Zoll in seinem ganzen Betrage Ihren Preisen zuzuschlagen, fragen, ob Sie glauben, daß in derselben günstigen Lage auch die übrigen Eisenproduzenten waren?

Herr **Schlinck:** Ich glaube wohl, aber ich kann es nicht begründen, weil außerhalb meiner direkten Erfahrungen liegend.

Herr **Stumm:** Der Herr Sachverständige beschränkt sich ausdrücklich auf Gießereiroheisen und Röhren.

Vorsitzender: Frage 9:

Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Herr **Schlinck:** Die acquits à caution nehmen großen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes. Wenn auch das Quantum an Röhren, das in den letzten Jahren exportirt worden ist unter dem Schutze der acquits à caution, an und für sich nicht übermäßig groß war, so wird dadurch doch wesentlich die Preisstellung bedingt. Wir sind überall im Inlande wie im Auslande der französischen Konkurrenz gegenüber, die unter dem Schutze der acquits à caution arbeitet, im Nachtheil. Sie geben den Franzosen das Mittel an die Hand, bei auswärtigen Offerten 18—19 Frcs. pro 1000 kg unter ihren inländischen Marktpreisen zu bleiben. Unsere Konkurrenzfähigkeit im In- und Auslande ist immerhin durch den Einfluß der titres d'aquits à caution beschränkt, wir müssen um so viel billiger produziren. 20 Frcs. pro 1000 kg beträgt der Einfuhrzoll auf ausländisches Roheisen, der Kurs der acquits à caution für Gießereieisen ist zwischen 18 bis 19 Frcs. augenblicklich, während derselbe für Puddelroheisen nur 9—10 Frcs. steht.

Herr **Huber:** Halten Sie die in der Statistik notirten Kurse für richtig?

Herr **Schlinck:** Ja, die Zahlen sind richtig angegeben, wie mir durch Erkundigungen an verschiedenen gut unterrichteten Stellen bestätigt wurde.

Herr **Huber:** Können Sie auch für andere Artikel Kurse angeben?

Herr **Schlinck:** Nein, ich habe zwar den Gegenstand literarisch behandelt, mich aber auf Röhren beschränkt. Veranlassung dazu gab ein Vortrag des Herrn Geh. Bergrath Dr. Wedding im Verein für Gewerbfleiß. Ich suchte der Ansicht zu widersprechen, daß bei dem nicht großen Quantum an Gußwaaren, welche unter dem Schutze der acquits à caution in Deutschland eingeführt werden, der Einfluß der acquits à caution ein geringer sei. Ich muß darauf aufmerksam machen, daß der schädigende Einfluß der titres d'acquits à caution weniger darin beruht, daß unter dem Schutz so und soviel eingeführt wird, als vielmehr in dem Damoklesschwert, das über unserm Haupte stets schwebt und uns nöthigt, die billigsten Preise zu stellen. Wir suchen der französischen Konkurrenz nach Möglichkeit zu begegnen, aber auf die Dauer ist dies bei Zollfreiheit und dem Bestehenbleiben der acquits à caution unmöglich. Ich halte den Einfluß der titres für sehr schädlich, namentlich da, wo lokale Verhältnisse die französische Konkurrenz begünstigen.

Frage 10:

Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Augenblicklich macht das Ausland uns kolossale Konkurrenz. Wenn man derartige Roheisen-Vorräthe auf Lager hat, wie in Glasgow und Middlesborough der Fall ist, wenn außerdem zu gleicher Zeit eine Finanzkrisis in Glasgow ausbricht und zu einem steten Fallen der Roheisenpreise führt, so muß das momentan den inländischen Eisenmarkt ganz ungewöhnlich drücken. Weiteres Herabgehen der Preise und Anhalten der ungünstigen Konjunkturen führt für uns den Ruin herbei.

Herr **Stumm:** Glauben Sie nicht, daß die Konkurrenz noch viel lebhafter auftreten wird, wenn die günstige Situation der Eisenindustrie Frankreichs im Vergleich zu uns aufhört und in Frankreich ähnliche Verhältnisse eintreten?

Herr **Schlinck:** Dann wird die Sache noch schlimmer.

Frage 11:

Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt?

Seit kurzer Zeit läßt sich in dieser Beziehung eine gewisse Besserung nicht verkennen. Staats- und theilweise auch Kommunalbehörden legen Werth auf die Verwendung von inländischen Erzeugnissen. Beispielsweise schreiben die königlichen Gießereien in Siegburg und Spandau jetzt Submissionen auf deutsches Gießereiroheisen aus, was bisher nie geschehen ist; aber es geht langsam. An manchen Stellen besteht doch noch ein Vorurtheil für die vermeintlich bessere ausländische Waare. Namentlich in den Hansestädten begegnet man noch häufig einem beklagenswerthen Vorurtheil. In Hamburg hatten wir beispielsweise große Mühe, um an maßgebender Stelle begreiflich zu machen, daß unsere Röhren ebenso gut sind wie die englischen. Die Herren sind gewöhnt, seit Jahren dies Material mit einer gewissen Vorliebe zu betrachten; doch ich hoffe, daß es demnächst gelingt, das Vorurtheil zu beseitigen.

Ferner muß gerügt werden, meine Herren, wenn im Reichstag selbst die auswärtigen Produkte in ungerechtfertigter und kenntnißloser Weise gelobt und gepriesen werden. Die Herren Abgeordneten Bamberger und Gerwig haben bei einer Gelegenheit Reden im Reichstag gehalten, worin sie ausländische Erzeugnisse, speziell französische Röhren und englisches Roheisen, vollständig als dem deutschen überlegen schilderten, und aus dem Schooße des Reichstags ist dem nicht entgegengetreten worden.

Herr **Stumm:** Ich muß dazu bemerken, daß damals wohlweislich ein Schlußantrag gestellt und angenommen wurde.

Herr **Schlinck:** Wir glauben nicht nur auf der Höhe der Fabrikation zu sein, sondern sogar, daß unsere deutschen Röhren besser sind wie die auswärtigen. Aber daß ohne jede Sachkenntniß von hoher Kanzel herab behauptet wurde, die deutschen Produkte seien schlechter, hat einen ganz eigenthümlichen Eindruck auf uns gemacht.

Herr **Stumm:** Ich halte es von Wichtigkeit, zu konstatiren, daß ich jene Bemerkung nicht zurückweisen konnte, weil den Herren rechtzeitig ein Schlußantrag zu Hülfe kam. Eine persönliche Bemerkung durfte ich nicht machen, weil ich persönlich keine Röhren fabrizire.

Herr **Schlinck:** Wir haben diesen Gegenstand auch bei Beschreibung unserer offiziellen Versuche mit schottischem, englischem und rheinisch-westfälischem Roheisen behandelt.

Frage 12:

In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des

Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

In noch stärkerem Maße.

Frage 13:

Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Es thut es leider täglich und gefährdet dadurch unsere Existenz.

Frage 14:

In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Absolut nicht mehr! Wir sind an der Grenze des Menschenmöglichen angekommen und würden nicht mehr in der Lage sein, einem weiteren Preisabschlage zu folgen. Die Krisis ist da, es handelt sich um Leben oder Sterben. Wir zehren in der Roheisenindustrie blos noch von dem Blut und dem Fleisch der Rohmateriallieferanten, namentlich der Kohlenindustrie. Der Kohlenbergbau muß uns das Material zu einem Preise liefern, der demselben gar keinen Nutzen, sondern nur absoluten Schaden bringt. Nach einer im „Glückauf" erschienenen Aufstellung des Herrn Bergassessors Nonne beziffert sich auf Grund zuverlässiger und theilweise offizieller Mittheilung der Verlust, welchen die Gewerkschaften und Aktiengesellschaften der Kohlenindustrie im Oberbergamtsbezirk 1876 erlitten, auf ungefähr 16 Millionen Mark und ist mir von fachmännischer Seite versichert worden, daß diese Zahl noch zu gering gegriffen sei. Im Jahre 1877 sind die Ergebnisse jedenfalls noch trauriger.

Herr **Stumm**: Das wird wohl darin liegen, daß die dortigen Bergwerksgesellschaften, wenn sie die Gruben einstellen wollten, noch viel größere Verluste erleiden würden.

Vorsitzender: Frage 15:

Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Herr **Schlinck**: Nein. Es sind seither in der Gießereifabrikation und in der Röhrengießerei keine wesentlichen Verbesserungen eingeführt worden. Die Hauptfortschritte liegen in den früheren Jahren. Seit 1873 ist nichts Wesentliches verbessert worden.

Frage 16:

Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

Soweit es Gießereiroheisen und Röhrengießerei betrifft, ebenfalls nicht; in anderen Zweigen aber wohl, denn würde die Industrie hier in der Lage sein, Werke wie das neue Stahlwerk von Bolkow, Vaughan u. Co. in Eston bei Middlesborough ins Leben zu rufen oder solche Ausdehnungen wie Creuzot zu unternehmen? Das ist in gegenwärtiger Lage nur bei englischen und französischen Zuständen möglich.

Herr **Meier**: Sie haben gesagt, daß die schottischen Oefen vorzugsweise in Gießereieisen machen und die sind zurückgeblieben?

Herr **Schlinck**: Ja!

Frage 17:

Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Jede Zollermäßigung führt Herabsetzungen der Selbstkosten herbei. Man sucht an allen Posten zu sparen, namentlich an Löhnen und den Rohmaterialien. Der Lieferant von Erzen und Kohlen wird gedrückt, der Lohn beschränkt, und es läßt sich wohl nicht leugnen, daß die mit dem Wegfall der Zölle verbundenen Preisweichungen auch eine gewisse Verminderung der Selbstkosten herbeiführten, aber wahrscheinlich auf Kosten Anderer.

Frage 18:

Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Ich glaube doch wohl, daß das geschehen ist. Beispielsweise sind in Frankreich an der lothringischen Grenze, — es können dort politische Rücksichten mit zur Geltung gekommen sein, — neue Werke entstanden, die den französischen Markt, den die annektirten Werke früher hatten, einzunehmen suchten und auch wieder in der Lage sind, ihr ganzes Produkt nach Deutschland zu werfen.

Vorsitzender: Es handelt sich darum, ob im Inlande diese Einwirkungen zu konstatiren sind?

Herr **Stumm**: Man kann die Frage auch so auffassen, wie der Herr Sachverständige, und deduziren, daß durch den Wegfall des deutschen Zolles eine Verschiebung insofern stattgefunden hat, als neue Distrikte der Eisenindustrie in Frankreich entstanden sind, die sonst nicht entstanden wären. Ich gebe zu, die Frage war anders gemeint, sie läßt sich aber auch so beantworten.

Herr **Schlinck**: Ja, so habe ich sie aufgefaßt.

Frage 19:

Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Das ist eine schwer zu beantwortende Frage, auf deren Behandlung ich verzichten möchte.

III.

Die deutsche Eisenindustrie auf auswärtigem Markte und der Einfluß ausländischer Zollsätze.

Frage 1:

Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

In Gießereiroheisen sind nur sehr schüchterne Versuche zum Export gemacht worden, dagegen sind Röhren schon in namhaften Posten nach dem Auslande gegangen.

Frage 2:

Nach welchen Gegenden, in welchen Produkten und Quantitäten ist dies der Fall?

Von Konkurrenzwerken ist mir bekannt, daß Röhren nach Holländisch-Indien und Holland selbst exportirt worden sind, beispielsweise in allerneuester Zeit eine Lieferung von circa 1000 t Röhren für die Wasserleitung einer Stadt in Holland. Unser eigenes Werk steht auch in ziemlich lebhafter Verbindung mit Holland, Italien, Dänemark, Rußland. Nach letzterem Lande ließ sich eine lebhaftere, größere Einfuhr bewerkstelligen, wenn nicht die Valutenverhältnisse und die Unsicherheit des Geschäftsverkehrs dieselbe schwierig machten. Nach Holland haben wir in den letzten $1\frac{1}{2}$ Jahren ungefähr 2 200 t Röhren und sonstige dazu gehörige Theile exportirt, nach Italien im laufenden Jahre 1 500 t, auch etwas nach Dänemark und Rußland. Es sind das aber alles, im Vergleiche zu dem Export unserer ausländischen Konkurrenten, nur Versuche, aus welchen sich hoffentlich eine verstärkte Ausfuhr deutscher Erzeugnisse entwickeln wird.

Herr **Stumm**: Sie haben natürlich wegen der englischen Konkurrenz Preise stellen müssen, die unter Ihren Selbstkosten stehen?

Herr **Schlinck**: Ja, meistens. Augenblicklich schwebt beispielsweise noch eine in London abgegebene Offerte für die Wasserleitung einer englischen Kolonialstadt. Das Objekt ist nicht unbedeutend, über 5 000 t, aber die Preise mußten

so niedrig gestellt werden, daß ein Nutzen kaum übrig bleiben kann. Der Zuschlag soll, trotzdem unsere Preise konkurrenzfähig gewesen, einem englischen Hause ertheilt sein. Dasselbe hat den Vortheil, direkt aus der Gießerei ins Schiff zu laden, während wir erst in Antwerpen oder Rotterdam ins Seeschiff verladen können.

Frage 3:

In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen?

Der Export von Röhren hat sich erst in den allerletzten Jahren entwickelt. In den früheren Jahren konnte von einem Export von Röhren keine Rede sein und haben wir erst seit 1876 angefangen zu exportiren.

Frage 4:

Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der dortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

Ja, jedes Land begünstigt seine eigene Industrie. So ist es beispielsweise nicht möglich nach Frankreich zu exportiren, da dort die inländische Industrie zu sehr bevorzugt wird. In Rußland und Oesterreich ist dasselbe der Fall, namentlich in Oesterreich scheint man jede ausländische Konkurrenz, selbst bei billigerer Preisstellung als die des Inlandes ausschließen zu wollen. Einem hier vorliegenden Geschäftsbriefe entnehme ich folgende Stelle:

„Herr von N. N., den ich heute besuchte, sagte mir, daß Ihre Offerte zu den günstigsten zähle, welche überhaupt vorliegen; daß jedoch in keinem Falle darauf Rücksicht genommen werden könne, da er auf Wunsch des anderseitigen Konsumenten — es ist der Gemeinderath von Wien, — sich verbindlich gemacht, seinen ganzen Bedarf im Inlande zu decken und daß es sich um diese Klausel nicht herumkommen läßt. Unter solchen Umständen haben alle Verhandlungen keinen praktischen Werth mehr und können wir die Mühe sparen.“

Frage 5:

Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Röhrengießer und Maschinenbauer würden durch die Unmöglichkeit, das billige ausländische Rohmaterial sich zu beschaffen, wohl in ihrer Exportfähigkeit beeinträchtigt werden.

Frage 6:

Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden?

ist erledigt.

Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Wir könnten nach manchen Ländern, z. B. Oesterreich und Rußland, immerhin ein gutes Geschäft machen, wenn der dortige Zoll fallen würde.

Frage 8:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Verkehrserleichterungen würden jedenfalls von großem Werthe für uns sein, aber den Zoll würden sie doch nicht ganz ersetzen können.

Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

Die Frage ist schon früher bei den acquits à caution erledigt worden.

Frage 10:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

In Deutsch-Lothringen klagt man darüber, daß die einheimische Bevölkerung mit Vorliebe über die Grenze gehe, um auf den französischen Werken besser bezahlte Arbeit zu suchen; insofern würde das wohl der Fall sein.

IV.

Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Frage 1:

Erfordert die Forterixistenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Ja.

Frage 2:

Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Nur England gegenüber nicht.

Herr **Huber**: Sie würden einen Differentialzoll gegen England verlangen?

Herr **Schlinck**: Gegen die Roheisenindustrie im Cleveland Bezirk können wir nicht aufkommen. Dort sind die natürlichen Verhältnisse zu günstig.

Frage 3:

Wie hoch müssen anderenfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Für Roheisen 50 ₰ und für Röhren 1,20 ℳ pro Ctr.; der frühere Satz für Röhren war 1 ℳ, der bis 1873 bestanden hat.

Vorsitzender: Sie würden glauben, daß der Zoll die Preise erhöhen würde?

Herr **Schlinck**: Ja, das ist unsere Hoffnung.

Frage 4:

Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:

a) für die Eisenindustrie selbst,

b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

Es ist klar, daß durch den Zoll wahrscheinlich die Preise für Roheisen und Röhren im Inlande etwas steigen, und dadurch der Konsument diese beiden Artikel etwas theurer bezahlen müßte; auch der Händler in Roheisen und Röhren würde eine gewiße Einbuße erleiden, ebenso wie die Transportanstalten, wenn aber auf der anderen Seite berücksichtigt wird, daß wir dadurch eventuell einen Theil der Einfuhr des Roheisens inhibiren könnten, dann wäre der wirthschaftliche Gewinn ganz enorm, die jährlich importirten 10—11 Millionen Centner Roheisen repräsentiren etwa 330 000 Doppelwaggons à 200 Ctr. Rohmaterialien wie Erze, Kalksteine, Kohlen u. s. w. Die Gewinnung, Verfrachtung und Verarbeitung dieser großen Massen, wenn auch nur zu einem gewissen Theile, würde dem Inlande zu gut kommen, und daß unter diesem Einfluß auch Handel und Wandel besser gehen muß wie jetzt, erscheint doch unzweifelhaft.

Herr **Stumm**: Sie haben sich wohl versprochen in Betreff der Transportinteressenten?

Herr **Schlinck**: Die Transportinteressenten würden allerdings eine kleine Einbuße dadurch erleiden, daß der Transport des schottischen und englischen Eisens ausfällt, aber auf der anderen Seite würden sie durch den Transport der Rohmaterialien viel mehr gewinnen, als verlieren. Das zur gesammten Roheiseneinfuhr benöthigte Kohlenquantum beträgt ungefähr 120 000 Doppelwaggons à 200 Ctr., entsprechend 8—10 Zechen mit einer täglichen Förderung von 10 000 Scheffel oder Centner. Solche Zahlen beweisen, wie sehr Deutschland daran interessirt ist, seine Roheisenindustrie zu begünstigen.

Frage 5:

Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Das ist ein Kapitel, mit dem ich die Herren nicht allzu lang in Anspruch nehmen möchte, wenn wir zwar auch viele spezielle Wünsche in dieser Beziehung haben. Mit der unbedingten Freizügigkeit bin ich nicht ganz einverstanden, sondern halte eine gewisse vernünftige Beschränkung derselben für heilsam, auch eine Aenderung der Gewerbeordnung, eine Revision des Unfallgesetzes und eine Aufhebung des direkten unbedingten Wahlrechts. Ich halte das letztere für den Arbeiter nicht von Nutzen, er ist nicht in der Lage, beurtheilen zu können, was ihm frommt, fällt agitatorischen Elementen in die Hände und wird meistens von seinen unmittelbaren Interessen zu sehr abgelenkt.

Dann möchte ich eine indirekte Besteuerung mehr empfehlen, endlich eine Ausdehnung unseres Eisenbahn- und Kanalnetzes.

Herr **Stumm:** Wünschen Sie eine Veränderung des Haftpflichtgesetzes nach der Richtung, wie die Anträge im Reichstage es bezweckten, oder umgekehrt eine Abschwächung desselben?

Herr **Schlinck:** Ich bin in Unfallsprozessen mehrere Male gerichtlicher Gutachter gewesen und habe gefunden, daß die Arbeiter dabei von ganz falschen Auffassungen ausgehen, daß sie glauben, man müßte jedem einen Schutzengel zur Seite setzen oder einen Wächter, der ihn auf Schritt und Tritt begleitet. Wenn einer einen selbstverschuldeten Unfall hat, so gibt das gleich Veranlassung zu einer gerichtlichen Prozedur, er klagt auf Grund seines Armenrechts; auch die richterlichen Entscheidungen fallen manchmal eigenthümlich aus. Wir haben sehr viele Uebequemlichkeiten von diesem Gesetz gehabt und wie wir glauben in ungerechtfertigter Weise.

Herr **Stumm:** Sie wissen, daß dem Reichskanzler eine Resolution des vorletzten Reichstages vorgelegen hatte, wonach er um eine Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes resp. Verschärfung desselben ersucht wird; Ihr Wunsch ist umgekehrt eine Abschwächung?

Herr **Schlinck:** Ja!

Vorsitzender: Bei Ihnen werden also viele Prozesse geführt?

Herr **Schlinck:** Ja, namentlich in den ersten Jahren nach der Einführung des Gesetzes; man mußte unausgesetzt sehr viel zum Gerichte laufen, nicht nur in eigenen Prozessen, sondern auch als gerichtlicher Gutachter. Zuletzt hatten die Gerichte Schwierigkeiten, technische Gutachter zu finden, da beinahe Alle das Mandat ablehnten.

Frage 6:

Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Nein.

V.

Statistik.

Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen und event. welche?

Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Nein; ich halte sie zwar nicht für ganz richtig, will aber keine besonderen Bemerkungen darüber machen.

Vorsitzender: Ich sage Ihnen unsern Dank und schließe die Vernehmung.

(Schluß der Vernehmung 4 Uhr 10 Minuten.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Dreiundzwanzigste Vernehmung

am

18. und 19. November 1878

(18. Nov. Vormittag 10 Uhr).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender,
„ Geh. Ober-Regierungsrath Huber,
„ Königl. bayr. Staatsrath von Schloer,
„ Geh. Kommerzienrath Stumm,
„ H. H. Meier,
„ Geh. Bergrath Dr. Wedding.

Sachverständiger: Herr Direktor Massenez aus Hörde.

(Fragebogen A.)

Vorsitzender: Ich möchte den Herrn Sachverständigen bitten, uns zuerst ein Bild von dem Umfange seines Betriebes zu geben.

Herr **Massenez:** Der Hörder Bergwerks- und Hüttenverein betreibt die Gewinnung von Kohlen und Erzen aus eigenen Gruben und verarbeitet diese Materialien in den eigenen Hochöfen weiter zu Roheisen. Wir besitzen acht Hochöfen, von denen augenblicklich fünf im Betriebe sind. Das Roheisen wird in einem Stahlwerk, welches fünf Convertoren enthält, in Bessemer-Stahl umgewandelt, welchen wir in unsern Walzwerken zu Schienen, Bandagen, Axen und sonstigen Artikeln verarbeiten. Wir besitzen ferner ein großes Puddlingswerk mit über 60 Puddelöfen, von denen leider jetzt nur 20 im Betriebe sind, und fabriziren Stabeisen und die Materialien für den Eisenbahnbedarf. Außerdem haben wir eine große Räderfabrik, welche im Stande ist, über 12 000 Stück Satzaxen im Jahr herzustellen.

Vorsitzender: Blech machen Sie nicht?

Herr **Massenez:** Wir haben zwei Straßen für die Blechfabrikation. Uebrigens haben wir dieselbe vor einiger Zeit einstellen müssen, da es uns nicht mehr möglich ist, der belgischen Konkurrenz Stand zu halten.

Vorsitzender: Sie haben früher eine ausgedehnte Blechfabrikation gehabt?

(Wird bejaht.)

Weißbleche haben Sie auch gemacht?

(Wird verneint.)

Wir würden nun in den Fragebogen eintreten:

I. Wirthschaftliche Lage der deutschen Eisenindustrie an und für sich und mit Rücksicht auf die Produktionsverhältnisse des Auslandes.

a. Selbstkosten.

Frage 1:

Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Herr **Massenez:** Die Kohlen, welche wir aus der eigenen Grube fördern, kosten uns augenblicklich 51,66 ℳ. pro 10 000 kg loko Hütte.

Diese Selbstkosten setzen sich folgendermaßen zusammen:

1.	Transportkosten auf eigener Bahn . . .	6,92 ℳ.
2.	Arbeitslöhne in der Grube und über Tage	26,32 „
3.	Materialien und Utensilien	9,76 „
4.	Steuern	1,44 „
5.	Förderzins an eine Nachbarzeche	1,24 „
6.	Reparatur der Gebäude, Pumpen, Maschinen und Kessel	0,80 „
7.	Für Verbesserung der Aufbereitung . . .	1,46 „
8.	Grund- und Fruchtschaden	0,26 „
9.	Verwaltungskosten, Versicherungsprämie, Prozeßkosten, Krankenpflege	3,46 „
		51,66 ℳ.

Der Preis der Kokskohlen loko Hütte stellt sich auf 50 bis 58 ℳ. pro 10 000 kg.

Vorsitzender: Sie sagten vorhin 51 ℳ.

Herr **Massenez:** Das sind unsere Selbstkosten auf den eigenen Gruben, wir kaufen aber einen Theil Kokskohlen dazu. Fast sämmtliche Werke, welche ihre Rohmaterialien selbst gewinnen, sind heute in weit ungünstigerer Lage als

diejenigen, welche blos eine Veredlung der Materialien vornehmen. Heute arbeitet unsere ganze Industrie, vom Erzbergbau und Kohlenbergbau angefangen mit Schaden. Diejenigen Werke, welche die an sich naturgemäßeste und solideste Basis besitzen, indem sie ihre Rohmaterialien selbst gewinnen, haben heute mit weit größeren Schwierigkeiten zu kämpfen, als Werke, welche beispielsweise lediglich Stahlschienenfabrikation betreiben und ihre Kohlen und ihr Roheisen kaufen können. Wir kaufen heute unsere Rohmaterialien wesentlich billiger, als wir sie selbst darzustellen vermögen.

Ich erlaube mir Ihnen ferner die Selbstkosten einer gut geleiteten und unter normalen Verhältnissen arbeitenden Nachbarzeche vorzulegen:

Durchschnittliche Selbstkosten der Kohlen pro 1875/76, 1876/77 und 1877/78 = 61,20 M. pro 10 000 kg loko Grube.

Daran partizipiren a) die Arbeitslöhne mit 39,36 M., b) die allgemeinen Betriebs-, Unterhaltungs- und Generalkosten mit 21,81 M.

Die Ziffer b. setzt sich folgendermaßen zusammen:

1.	für Grubenholz	6,18 M.
2.	" Grubenmaterialien und Utensilien	3,86 "
3.	" Grubenschienen	0,92 "
4.	" Zinsen, Diskont und Handlungsspesen	3,81 "
5.	" generelle Gehälter (Bureaupersonal)	1,74 "
6.	" Instandhaltung der Gebäude	0,66 "
7.	" Bergwerkssteuern	1,12 "
8.	" Beitrag zur Knappschaftskasse	1,18 "
9.	" Grund- und Wasserschaden	0,70 "
10.	" Markscheidergebühren	0,10 "
11.	Gehälter der Grubenbeamten	1,54 "
		21,84 M.

Im Jahre 1877/78 betrugen die Selbstkosten 49,26 M. Dieselben zerfallen in: Arbeitslöhne 28,54 M. und in allgemeine Betriebs-, Unterhaltungs- und Generalkosten 20,72 M.

Letztere vertheilen sich auf:

1.	Grubenholz	4,86 M.
2.	Materialien und Utensilien	4,08 "
3.	Grubenschienen	1,08 "
4.	Zinsen, Diskont und Handlungsspesen	4,70 "
5.	generelle Gehälter	1,72 "
6.	Instandhaltung der Gebäude	0,25 "
7.	Bergwerkssteuern	0,70 "
8.	Beitrag zur Krappschaftskasse	1,12 "
9.	Grund- und Wasserschaden	0,76 "
10.	Markscheidergebühren	0,10 "
11.	Gehälter der Grubenbeamten	1,24 "
		20,72 M.

Die Arbeitslöhne von 28,54 M. repartiren sich wie folgt:

für Gesteinarbeiten	2,72 M.
" Reparaturarbeiten	1,78 "
" Kosten von Bremsbergen	1,72 "
" Kohlengewinnung	10,82 "
" Schlepperlöhne	2,32 "
" Anschlägerlöhne	1,46 "
" Arbeiten über Tage	1,16 "
" Schmiedekosten	0,86 "
" Wetterführung	0,36 "
" Maschinenbetrieb	1,54 "
" Verladungs- und Transportkosten	1,03 "
" Aufbereitungskosten	1,52 "
" außerordentliche Betriebskosten	0,96 "
	28,54 M.

Vorsitzender: Sie machen auch Gießereiroheisen?

Herr **Massenez:** Wir haben es noch im vorigen Monat gemacht, ich habe aber gefunden, daß wir der Konkurrenz Englands nicht folgen können und habe diesen Betrieb eingestellt.

Herr **Meier:** Sie sagten, daß die Werke, welche ihre Rohmaterialien anschaffen müßten, günstiger gestellt seien als diejenigen, welche aus ihren eigenen Gruben produziren. Dann würde also der Verlust, mit dem Sie arbeiten, vorzugsweise auf den Bergbau fallen?

Herr **Massenez:** Das habe ich damit durchaus nicht gesagt, sondern der Verlust, den ein Werk erleidet, das von Gewinnung der Rohmaterialien ab seine Fabrikate fertig stellt, setzt sich zusammen aus der Summe der Verluste in den einzelnen Betrieben.

Herr **v. Schlder:** Mir schien die Aeußerung dahin zu gehen, daß Sie glauben, diejenigen Werke, welche Halbfabrikate verarbeiten, welche also Roheisen kaufen, seien besser daran, als diejenigen Werke, welche ihr Roheisen sich selber machen müssen.

(Zustimmung des Herrn Sachverständigen.)

Wird nicht der Grund darin liegen, daß Sie den Verlust bei der Fabrikation des Roheisens nicht auf einen Vormann abwälzen können?

Herr **Massenez:** Genau so habe ich meine Aeußerung gemeint. Die Preise unserer Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fertigfabrikate sind folgende:

Kokskohlen pro 10 000 kg	50— 58 M.
Flammkohlen " " "	56— 62 "
Koks " " "	90—120 "
Kalksteine " " "	31— 32 "

Erze für ordinäres Puddelroheisen pro 1 000 kg:

gerösteter Blackband	11—12 M.
Rasenerze	11—13 "
Rotheisenstein	13—15 "
Schweißschlacke	5,5— 7 "

Durchschnittspreis der Erze im Möller pro 1000 kg 10,12 M. bei 46 pCt. Ausbringen.

Erze für weißstrahliges Roheisen:

manganhaltige Braunerze	12—15 M.
gerösteter Siegener Spath	20 "
gute Rotheisensteine	17 "

Durchschnittspreis der Erze im Möller pro 1 000 kg 13,11 M. bei 47 pCt. Ausbringen.

Erze für Gießereiroheisen:

Gerösteter Blackband, Rotheisensteine und Rasenerze zu den oben angeführten Preisen.

Durchschnittspreis der Erze im Möller pro 1 000 kg 12,50 M. bei 46 pCt. Ausbringen.

Erze für Bessemer-Roheisen:

Nassauer Rotheisensteine und Harzer Eisenglanz	22—28 M.
Siegener und Harzer Spatheisenstein, geröstet	20 "
Arme Brauneisensteine von Schwelm	8,50— 9 "
Erze von Algier (Mokta)	32—33 "
Eisenglanz von Elba	30 "
Braun- und Rotheisensteine von Spanien	27—28 "

Durchschnittspreis der Erze im Möller pro 1 000 kg 18,18 M. bei 48 pCt. Ausbringen.

Roheisen:

Ordinäres Puddelroheisen	45 M. pro 1000 kg
Weißstrahliges Roheisen	56—58 " " " "
Deutsches Gießereiroheisen Nr. I.	61—64 " " " "
Bessemer-Roheisen, deutsches	69—70 " " " "

Luppeneisen:		
Gewöhnliches Luppeneisen	73	*M.* pro 1000 kg
Qualitätsluppeneisen	87	= = = =
Feinkornluppeneisen	95	= = = =
Fertigfabrikate:		
Stabeisen	125—128	= = = =
Stabeisen in Feinkornqualität	145	= = = =
Eisenbahnschwellen	127—150	= = = =
Prima Kesselbleche	180	= = = =
Sekunda Kesselbleche	160	= = = =
Low Moorbleche	240—260	= = = =
Eisenlaschen	128	= = = =
Bessemerstahl-Schienen	122	= = = =
= Bandagen	160—170	= = = =
= Axen	145	= = = =
= Laschen	130—140	= = = =
Rädersätze	236—260	= = = =

Selbstkosten des Eisenglanzes und Spatheisensteines aus den Harzer Gruben pro 10 000 kg loko Hörde:

1.	Transportkosten	77,04 *M.*
2.	Arbeitslöhne in der Grube und über Tage	88,10 =
3.	Materialien	8,20 =
4.	Steuern	3,44 =
5.	Kohlenfrachten und sonstige Fuhrlöhne	3,62 =
6.	Gehälter, Reisekosten, Büreaubedürfnisse	14,82 =
7.	Kirchen- und Bergschulbeiträge	0,28 =
8.	Wohnungsmiethen	1,04 =
9.	Versicherungsprämien	0,30 =
10.	Dachdeckerarbeiten	0,32 =
11.	Lagerplatzmiethe	0,48 =
	Summa	197,64 *M.*

Sowohl bei den Selbstkosten der Erze als bei denen der Kohlen ist die Verzinsung des Kapitals sowie die Amortisation für Verminderung der Substanz der Gruben, für Entwerthung der Gebäude und Maschinen außer Betracht gelassen. Für richtige Bemessung der Amortisation allein sind mindestens 10 pCt. der Selbstkosten loko Grube (= 4,474 *M.*) zuzuschlagen, so daß ohne Verzinsung des in der Grube steckenden Kapitals die Selbstkosten der Kohlen loko Grube 49,214 *M.*, loko Hütte 56,134 *M.* betragen.

Es stellt sich, wie aus obigen Angaben hervorgeht, der Durchschnittspreis der Erze für die Bessemer-Roheisenfabrikation auf 18,48 *M.*, bei einem Ausbringen von 48 pCt.

Herr **v. Schloer:** Beziehen sich diese 48 pCt. auf das Gesammtgewicht des Möllers oder blos auf den Eisenstein?

Herr **Massenez:** Blos auf den Eisenstein.

Herr **v. Schloer:** Und auf wieviel Prozent vom Gesammtgewicht?

Herr **Massenez:** Auf 35 pCt.

Die Bessemer-Eisenerze, welche wir zur Disposition haben, sind von vorzüglicher Qualität. Unsere Gruben im Harz und im Siegerlande liefern vortreffliche Glasköpfe und sehr reinen und schönen Spatheisenstein. Wir verarbeiten ferner Brauneisensteine aus der Gegend von Schwelm; letztere sind arme kieselige, aber phosphorfreie Erze. Außerdem beziehen wir große Quantitäten ausländischer Erze und zwar Eisenglanz von der Insel Elba, Magneteisensteine und Braunerze von Algier, Roth- und Brauneisensteine von Bilbao und anderen spanischen Plätzen.

Herr **Meier:** Sie sagten, Sie bezögen auch Eisenstein vom Harz? Woher?

Herr **Massenez:** Wir sind die einzigen, die heute noch im Harz Eisensteingruben betreiben, am Iberg und im Geyenthal. Diese Erze vertragen noch eine hohe Fracht. Sie finden im Folgenden die Selbstkosten.

Ich habe sodann die Selbstkosten unseres ordinären Puddelroheisens, unseres weißstrahligen Roheisens und Bessemer-Roheisens detaillirt angegeben. Den letzteren habe ich die Selbstkosten eines Werkes in Westcumberland an die Seite gestellt. Dieselben betragen 53 s., während unsere Selbstkosten 69 *M.* ausmachen.

Roheisenselbstkosten. Oktober 1878.

	Werk in Westcumberland. 2 Hochöfen auf Bessemer-Eisen.					Hörde. 3 Hochöfen auf Bessemer-Eisen.
Erze	1 Lstr.	7 s.	9	d.	= 27,75 *M.*	39,63 *M.*
Koks	— =	16 =	—	=	= 16,00 =	16,00 =
Kalk	— =	1 =	6	=	= 1,50 =	2,84 =
Heizkohlen	— =	0 =	1	=	= 0,09 =	0,19 =
Löhne	— =	5 =	$6^3/_4$	=	= 5,58 =	6,20 =
Materialien 2c.	— =	1 =	5	=	= 1,41 =	2,34 =
Erneuerungsfond	— =	1 =	$9^6/_{10}$	=	= 1,80 =	1,80 =
					54,13 *M.*	69,00 *M.*

Bei 3 Hochöfen arbeiten sie um 1 s. billiger, also zu . . . . . 53,13 *M.*

Dowlais und Middlesborough arbeiten viel billiger.

Selbstkosten von weißstrahligem Roheisen.

Erze	28,60 *M.*
Koks	11,80 =
Kalkstein	2,80 =
Heizkohlen	0,26 =
Löhne	5,40 =
Materialien 2c.	2,34 =
Erneuerungsfonds	1,80 =
	53,00 *M.*

Selbstkosten von ordinärem Puddelroheisen.

Erze	22,00 *M.*
Koks	9,30 =
Kalkstein	2,20 =
Heizkohlen	0,26 =
Löhne	5,40 =
Materialien 2c.	2,50 =
Erneuerungsfonds	1,80 =
	43,46 *M.*

Vorsitzender: Welche Grundlage haben Sie für diese Angaben?

Herr **Massenez:** Es sind die Selbstkosten der Solway-Gesellschaft.

Vorsitzender: Sind Sie mit den Herren persönlich bekannt?

Herr **Massenez:** Ich habe von befreundeter Hand diese Zahlen vor einigen Tagen als absolut zuverlässig empfangen. Ich kenne die englischen Verhältnisse durch persönliche Anschauung, die schottischen Verhältnisse interessirten mich weniger, weil für uns dort weniger zu lernen ist.

Im Clevelanddistrikt kosten die Eisensteine 4 s. bis 5 s. pro Tonne, das Ausbringen aus dem ungerösteten Erz beträgt 31 pCt.

Der Kalkstein kostet loko Hütte 3 bis 4 s. pro Tonne.

Pro Tonne Roheisen sind nur 10—12 Ctr. Kalk erforderlich.

Die Kokskohlen kosten $7^1/_2$—$8^1/_2$ s. Preis des Koks loko Middlesborough 12 s. Der Durchschnittslohn bei den Hochöfen beträgt 3 s. 6 d.

Die Erzkosten pro Tonne Eisen betragen 12 s. 10 d. bis 16 s. In Deutschland betragen diese Erzkosten 25 bis 27 ℳ pro Tonne.

Die Erze kommen aus unmittelbarer Nähe, aus der sogenannten Clevelandhills, die Kohlen kommen von Durham und Northumberland, erstere aus 14 englische Meilen, letztere aus 25 bis 40 Meilen Entfernung; ebensoweit liegen die Kalksteine von den Hütten entfernt.

Der Preis des Stabeisens in Middlesborough beträgt 5 Lstr. 5 s. bis 5 Lstr. 10 s.

Die Fracht von Middlesborough nach der Ostsee beträgt 7 s.

Die Fracht von Middlesborough nach Rotterdam beträgt 5 s. bis 5 s. 6 d.

Die Fracht von Dortmund nach den Ostseehäfen beträgt 17 s. 6 d.

In Schottland wird das Gießereiroheisen aus Blackbands mit Anthracit erblasen. Kohlen und Erze werden aus einer und derselben Grube gefördert, die Hütten liegen unmittelbar bei den Gruben.

Die Erze mit einem Gehalt von 55 bis 65 pCt. kosten pro Tonne 14—15 s., Grobkohlen kosten 5—5½ s., Kleinkohlen 3 s. 6 d. Die Kalksteine kosten loko Hütte 2½ bis 3½ s.

Die Selbstkosten des Roheisens decken sich mit den Verkaufspreisen, welche heute 44—45 s. betragen.

Cleveland macht dem schottischen Gießereieisen in Schottland selbst bereits starke Konkurrenz.

Es werden monatlich über 40 000 Tonnen Roheisen aus Cleveland nach Glasgow geführt.

Der Distrikt von Südwales hat sehr billige Kohlen und genießt für den Import von Erzen und den Export der Fabrikate ungemein billige Frachten.

Die Werke (Dowlais, Ebbwvale u. s. w.) sind von den Häfen nur 20 bis 23 englische Meilen entfernt. Die ausgesiebten Kohlen kosten 3½ bis 4 s.

Das Werk von Dowlais legt die Erze von Bilbao, welche uns heute loko Ruhrort 22½ s. und loko Hörde 24½ s. kosten, zu 13½ s. auf den Hüttenplatz. Es hat also die Erze für die Tonne Roheisen um 19½ s. billiger als wir. Dowlais ist daher auch im Stande, Stahlschienen sehr wohlfeil herzustellen; im Oktober betrugen dort die Selbstkosten pro Tonne Stahlschienen 4 Lstr. 15 s., also 95 ℳ pro 1 000 kg.

Außer Dowlais und den übrigen Waleser Werken kann auch das bei Middlesborough in Cleveland neu gebaute und vorzüglich eingerichtete Werk von Bolkow, Vaughan und Co. Bessemer-Schienen und Bessemer-Roheisen äußerst billig darstellen. Es betrugen daselbst im Oktober die Selbstkosten 4 Lstr. 17 s. 6 d. = 97,50 ℳ

Im Cumberlanddistrikt kosten die Erze (Hämatiterze mit 52—60 pCt. Eisen) 11 bis 14 s. pro Tonne.

Der Preis loko Grube beträgt 7—8 s., dazu kommen 2—3 s. Abgaben an die Grundeigenthümer und eine Fracht von 6 d. bis 3 s.

Die Kohle wird von Durham genommen und kostet 8 s. 2 d.—9 s. 6 d. Die Koks kosten 15—16 s. Man braucht eine Tonne Koks auf eine Tonne Eisen. Der Kalkstein kostet loko Hütte 3 s. 6 d. Die Löhne der Arbeiter pro Tonne Eisen betragen 3 s. 6 d. bis 4 s. 2 d.

Der Distrikt von Sheffield ist als Binnendistrikt für uns nicht gefährlich.

Die Werke von Cleveland, Cumberland und Wales sind noch nicht auf der niedrigsten Stufe für ihre Selbstkosten angelangt; durch Ermäßigung der Abgaben an die Grundbesitzer und durch Reduktion der Löhne, sowie Verlängerung der Arbeitszeit können dieselben noch wesentlich herabgedrückt werden, während unsere Selbstkosten einer weiteren Reduktion nicht mehr fähig sind. Die Selbstkosten sind so niedrig, wesentlich durch die heutigen Kohlen- und Erzpreise, so daß die Kohlenindustrie auf die Dauer dabei absolut nicht existiren kann.

Vorsitzender: Wie verstehen Sie das: die Selbstkosten sind so niedrig?

Herr **Massenez:** Ich meine, wir haben keinerlei Aussicht, daß die Selbstkosten auf die Dauer noch ermäßigt werden können und daß die Preise der Kohlen auf ihrem heutigen Stande bleiben oder billiger werden.

Herr **Meier:** Aber andere Werke in Westfalen produziren doch billiger Kohlen?

Herr **Massenez:** Ja, es gibt einige günstiger situirte Zechen, z. B. die Zechen Konsolidation, Rhein-Elbe, Hasenwinkel. Aber bei einem Selbstkostenpreis von 24½ ℳ pro 100 Ctr. müssen die meisten Zechen bei ihren heutigen Verkaufspreisen zu Grunde gehen. Sie verkaufen heute Kokskohlen zu 17 ℳ ab Zeche, und der Kokskohlenfall ist sehr bedeutend, er beträgt etwas über 33 pCt.

Herr **Meier:** Das ist also das Gesiebte, was übrig bleibt?

Herr **Massenez:** Ja. Die Lage der Zechen ist äußerst kritisch und kann nur dann besser werden, wenn die Lage der Eisenindustrie sich bessert.

Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Unsere Nachbarwerke befinden sich in ziemlich analogen Verhältnissen, sofern sie eigene Gruben besitzen. Wie schon gesagt, sind nur diejenigen Nachbarwerke, welche Kohlen und Roheisen kaufen, uns gegenüber wesentlich im Vortheil.

Herr **Stumm:** Einer Ihrer Konkurrenten in Dortmund hat uns mitgetheilt, daß seine Selbstkosten für Stahlschienen nur 109 ℳ betragen. Würde sich diese Differenz darauf zurückführen, daß jenes Werk englisches Roheisen verarbeitet?

Herr **Massenez:** Allerdings. Im laufenden Jahre kostete uns unser Roheisen 69 ℳ, während das Nachbarwerk sein Roheisen wesentlich billiger beziehen konnte. Die allgemeinen Kosten, die ein neues Werk hat, sind auch nicht so groß, wie die eines älteren Werkes, ich erinnere nur zum Beispiel an die Unterhaltung der Invaliden. Unser Verein zahlte zur Krankenkasse allein im vorigen Jahre über 50 000 ℳ Die Totalsumme der Krankenkassenbeiträge betrug 153 234 ℳ Die Zahl der Invaliden belief sich auf 1672.

Bei der Berechnung der Selbstkosten wird vielfach optimistisch verfahren, indem der Ausfall bei der Adjustage und diejenigen Nachtheile nicht mit berücksichtigt werden, welche durch die Zurückweisung von ganz brauchbaren Schienen durch zu ängstliche Kontroleure entstehen.

Wenn man als reicher Privatmann ein Schienenwalzwerk betreibt, so kann man sich den Luxus gestatten, auf Grund billiger Kalkulationen wohlfeiler zu verkaufen, als man bei genauer Selbstkostenberechnung verkaufen würde.

Eines unserer Stahlschienenwerke, welches keine Hochöfen besitzt, erklärt in seinem letzten Jahresbericht, nachdem die Billigkeit seiner Selbstkosten hervorgehoben ist, daß deutsches Bessemer-Roheisen zur Darstellung von gutem Stahl pure nicht zu verwenden sei.

Dasselbe Werk hat sich kurz vorher eine Reihe von unfreiwilligen Aktionären zum Betrage von 3 Millionen Mark angeschafft, bestehend aus fast allen deutschen Bessemer-Roheisenfabrikanten und einer Anzahl englischer Hochofenwerke. Auch auf solche Weise kann man temporär zu höchst niedrigen Selbstkosten gelangen.

Herr **v. Schloer:** Der Herr Sachverständige will damit andeuten, daß bei den Selbstkostenangaben, die von den

anderen Herren gemacht worden sind und die sich nur auf etwa 109 ℳ pro 1 000 kg stellen, ein ganz ungestörter, regelmäßiger Betrieb ins Auge gefaßt ist, aber nicht das Gesammtresultat des Jahres mit allen den Zufälligkeiten, die eine solche Fabrikation mit sich bringt.

Man hat sich also auf den Standpunkt gestellt, eine ideale Produktion zum Ausgang zu nehmen, die von allen Zufälligkeiten vollständig absieht?

Herr **Massenez:** Jawohl, ideale Selbstkosten einer idealen Produktion. Sicherlich entsprechen diese Selbstkosten nicht genau den realen Verhältnissen.

Frage 3:

Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:
- die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate?
- die Transportkosten derselben?
- die Arbeitslöhne?
- die allgemeinen Betriebs-, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

Kohlen:

Selbstkosten loko Grube	44,74 ℳ	pro 10 000 kg,
Transportkosten zur Hütte	6,92 „	auf eigener Bahn.
Total	51,66 ℳ	loko Hütte.

Die Arbeitslöhne betragen 57,9 pCt. der Selbstkosten.

Arbeitslöhne und Transportkosten betragen 65,5 pCt. der Kosten loko Hütte.

Ferner:

Gekaufte Kokskohlen pro 10 000 kg Ankaufspreis	47 ℳ
Fracht	15 „
Total	62 ℳ

Fracht = 24,2 pCt. vom Totalpreis.

Arbeitslöhne = 55 pCt. vom Ankaufspreis

Erze.

Blackband:

Selbstkosten auf der Röſthalde der Gruben	105 ℳ
Transportkosten zur Hütte	15 „
Total loko Hütte	120 ℳ

Die Arbeitslöhne betragen 75 pCt. der Selbstkosten.

Arbeitslöhne und Transportkosten betragen 78,1 pCt. der Kosten loko Hütte.

Qualitätserze vom Harz und aus Nassau:

Selbstkosten loko Grube	120,60 ℳ
Transportkosten zur Hütte	77,04 „
Totalkosten loko Hütte	197,64 ℳ

Die Arbeitslöhne betragen 73,3 pCt. der Selbstkosten.

Arbeitslöhne und Transportkosten betragen 83,56 pCt. der Kosten loko Hütte.

Kalksteine:

Kosten loko Abgangsstation	10 ℳ
Transportkosten	21 „
Kosten loko Hütte	31 ℳ

Die Arbeitslöhne betragen 80 pCt. der Gewinnungskosten.

Arbeitslöhne und Transportkosten betragen 93,54 pCt. der Kosten loko Hütte.

Koks:

Selbstkosten der Koks loko der Hochöfen 9,30 ℳ pro 1 000 kg.

Darin enthaltene Arbeit:

a) Arbeitslöhne der Kokerei	1,44 ℳ	= 15,91 pCt.
b) Arbeitslöhne von der Kohle bis zu den fertigen Koks	5,35 „	= 57,52 „
c) Arbeitslöhne inkl. Transportkosten	5,22 „	= 67,95 „

Ordinäres Puddelroheisen:

Selbstkosten 45 ℳ pro 1000 kg. (schwankend zwischen 43,50 und 45 ℳ).

Davon entfallen auf:

Koks	9,30 ℳ,	wovon 5,35 ℳ Arbeitslöhne,
Erze	22,00 „	„ 15,40 „ „
Kalksteine	2,20 „	„ 0,57 „ „
Hochofenarbeitslöhne	5,40 „	„ 5,40 „ „
Totalarbeitslöhne		26,72 ℳ = 59,4 pCt.

Bestes weißstrahliges Roheisen:

Selbstkosten 56 ℳ pro 1 000 kg.

Mittlere Qualität: Selbstkosten 53 ℳ.

Davon entfallen auf:

Koks	11,80 ℳ,	wovon 6,31 ℳ Arbeitslöhne,
Erze	28,60 „	„ 15,73 „ „
Kalksteine	2,80 „	„ 0,72 „ „
Hochofenlöhne	5,40 „	„ 5,40 „ „
Totalarbeitslöhne		28,16 ℳ = 50,3 pCt.

Bessemer-Roheisen:

Selbstkosten 69 ℳ pro 1 000 kg.

Davon entfallen auf:

Koks	16,00 ℳ,	wovon 9,20 ℳ Arbeitslöhne,
Erze	38,50 „	„ 17,32 „ „
Kalksteine	3,00 „	„ 0,77 „ „
Hochofenarbeitslöhne	5,40 „	„ 5,40 „ „
Totalarbeitslöhne		32,69 ℳ = 47,38 pCt.

Gießereiroheisen:

Selbstkosten 62 ℳ.

Davon entfallen auf:

Koks	16,74 ℳ,	wovon 8,96 ℳ Arbeitslöhne,
Erze	27,17 „	„ 19,01 „ „
Kalksteine	4,34 „	„ 1,11 „ „
Hochofenarbeitslöhne	5,40 „	„ 5,40 „ „
Totalarbeitslöhne		34,48 ℳ = 55,61 pCt.

Die Transportkosten der Rohmaterialien betragen:

bei ordinärem Puddelroheisen	15,24 pCt. der Selbstkosten,
„ weißstrahligem Roheisen	20,75 „ „ „
„ Bessemer-Roheisen	25,26 „ „ „
„ Gießereiroheisen	18,50 „ „ „

Die Totalsumme der Arbeitslöhne und der Transportkosten für die Rohmaterialien beträgt in Prozenten der Selbstkosten:

bei ordinärem Puddelroheisen	74,97 pCt.
„ weißstrahligem Roheisen	72,25 „
„ Bessemer-Roheisen	73,03 „
„ Gießereiroheisen	74,11 „

	Arbeitslöhne:	Transportkosten und Arbeitslöhne in Prozenten der Selbstkosten.
bei Schienenluppenstäben	62,41 pCt.	74,39 pCt.
„ Qualitätsluppenstäben	56,86 „	75,52 „
„ Stabeisen	62,95 „	78,98 „
„ Eisenbahnschwellen .	65,70 „	77,03 „
„ Bessemer-Stahlblöcken	49,24 „	72,67 „
„ Bessemer-Schienen .	55,53 „	78,02 „
„ Rädersätzen . . .	56,87 „	70,06 „

Es erhellt aus dieser Zusammenstellung der große Antheil, welchen Arbeitslöhne und Transportkosten an den Selbstkosten haben. Die Summe beider beträgt ungefähr 75 pCt. der Selbstkosten, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß z. B. feuerfeste Steine und Hanf, Blei, Mennige u. s. w. ebenfalls zum größten Theil aus Arbeitslöhnen bestehen. Wenn die allgemeinen Betriebs- und Generalkosten sowie die Amortisationskosten mit hinzugerechnet würden, so würden wir wesentlich höhere Zahlen erhalten; leider ist durch den Druck der schon so lange andauernden Krise unsere Rechnungsweise heute vielfach eine ganz falsche. Die deutschen Werke werden durch die innere Konkurrenz zum Theil, hauptsächlich aber durch die Konkurrenz des Auslandes in einer Weise bedrängt, daß sie eine vernünftige Berechnung ihrer Verkaufspreise häufig gar nicht mehr anstellen. Es hat für manchen konkreten Fall keinen Zweck, sich auszurechnen, wieviel Generalkosten auf einen Artikel fallen, denn die Werke stehen häufig vor der Alternative, entweder den Betrieb zu sistiren oder zu dem Minimum von Arbeit, welches sich heute im eigenen Lande vorfindet, um jeden Preis Beschäftigung vom Auslande zu holen.

Herr **Meier**: Andere Werke haben aber die Generalkosten ziemlich genau angegeben.

Herr **Massenez**: Gewiß, das werde ich auch thun. Die allgemeinen Betriebs- und Generalkosten sind in obigen Selbstkosten nicht inbegriffen. Dagegen sind die Kosten der Grubenverwaltung mit 0,77 pro 10 000 kg der Förderung und die Kosten für die Verwaltung der Hochöfen mit 0,34 *M.* pro 1 000 kg produzirten Roheisens in den Selbstkosten mitenthalten.

Die allgemeinen Betriebskosten (technische und administrative Verwaltung) betrugen im verflossenen Geschäftsjahr 1,37 pCt., die Generalkosten (Zinsen, Beitrag zur Krankenkasse, Steuern, Stempel, Reiseauslagen u. s. w.) betrugen 3,31 pCt. von der Summe der Fakturenbeträge, total also 4,68 pCt.

Auf 1 000 kg fertige Waare (Stabeisen- und Stahlfabrikate) berechnet, betragen die allgemeinen Betriebskosten und die Generalkosten 8,46 *M.* Ohne Inanspruchnahme der Banquiers für Ergänzung der Betriebsmittel würden diese Kosten nur 5,64 *M.* pro 1 000 kg fertige Waare, d. i. 3,25 pCt. vom Werth der Fakturen betragen.

Frage 4:

> Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien? Sind diese Beträge unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

Wir haben keine bestimmten Vorschriften in dem Statut über die Höhe der Amortisationen, sondern der Verwaltungsrath bestimmt in jedem Jahre, wieviel von dem Reingewinn abgeschrieben werden soll. Nun ist aber seit Jahren kein Reingewinn mehr erzielt worden, folglich haben wir auch nichts mehr abgeschrieben. Unser Verein besteht 25 Jahre; von dem Werth unserer Mobilien und Immobilien sind während dieser Zeit durchschnittlich pro Jahr 3,1 pCt. des Aktienkapitals von 14 745 000 *M.*, im Ganzen also 11 529 280 *M.* abgeschrieben worden. Das Alles hat nicht gehindert, daß wir trotzdem genöthigt gewesen sind, unser Kapital jetzt auf die Hälfte zu reduziren. Die Wirkungen der Krisis, die schon 4 Jahre dauert, sind so heftig gewesen, daß es nicht möglich ist, bei unserer heutigen Zollpolitik unser volles Kapital normal zu verzinsen. Ich halte eine Abschreibung von 3 pCt. für Gebäude, von 5 pCt. für Maschinen und von 10 pCt. für Utensilien für normal. Eine derartige Abschreibung würde mindestens 10 *M.* pro Kilogramm fertiger Waare betragen. Ich verstehe darunter nicht Roheisen, sondern immer fertige Waare. Es entspricht das bei den heutigen Preisen 6—7 pCt. vom Werth.

Herr **von Schloer**: Der Herr Sachverständige hat uns mitgetheilt, daß das ursprüngliche Kapital über 14 Millionen Mark betrug. Davon sind im Laufe der Zeit circa $11^1/_2$ Millionen abgeschrieben, so daß also nunmehr ein Kapital von ungefähr 3 Millionen Mark übrig geblieben wäre, und auch dieses Kapital waren Sie genöthigt, noch um 50 pCt. zu reduziren?

Herr **Massenez**: Nein, so ist es nicht aufzufassen, sondern die Abschreibungen fanden der Entwerthung entsprechend statt, und es wurden immer wieder neue Anlagen hinzugefügt.

Herr **v. Schloer**: Also diese Neuanschaffungen stehen noch zu Buch, soweit sie nicht amortisirt sind?

(Wird bejaht.)

Wären Sie vielleicht in der Lage, uns den Kapitalwerth anzugeben, den Sie heute noch in Ihrem Etablissement als fortbestehend ansehen, ich meine das gesammte, fixe Kapital?

Herr **Massenez**: Mindestens die Hälfte des ursprünglichen Kapitals. Der Kursstand unserer Aktien ist ja noch wesentlich geringer; aber diese Differenz beruht auf dem Mißtrauen, welches das gesammte Publikum heute der Industrie entgegenträgt und mit vollem Recht. So lange wirthschaftliche Normen bei uns sanktionirt sind, wie wir sie heute haben, würde ich es Jedem verdenken, wenn er sein Geld in der Industrie festlegen wollte, er würde besser thun, es lieber direkt zum Fenster hinauszuwerfen.

Herr **v. Schloer**: Ich möchte also die Größe des jetzigen Kapitals wissen?

Herr **Massenez**: 7 372 500 *M.*

Herr **Meier**: Ich habe Ihre Ausführung so verstanden, daß Sie Ihr Aktienkapital um die Hälfte reduzirt haben, um es mit dem wirklichen Werth der Aktiva auszugleichen?

Herr **Massenez**: Um die Verluste der letzten Jahre abzuschreiben, war von vornherein eine Reduktion des Aktienkapitals nöthig.

Wenn man Amortisation und Generalkosten berücksichtigt, so müssen mindestens 18 *M.* den früher genannten Selbstkosten zugeschlagen werden, um die wirklichen Selbstkosten zu erhalten, da unsere Generalkosten 8,47 *M.* und die Amortisation, wenn man sie richtig führen will, 10 *M.* pro 1 000 kg fertiger Waare beträgt.

Frage 5:

> Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

Selbstkosten in den Jahren	1869	1873
Koksfohlen pro 10 000 kg .	60 *M.*	125—140 *M.*
Flammkohlen	72 „	150—160 „
Koks	116 „	185—270 „
Kalksteine	32,60 „	39 „
Erze für ordinäres Puddel- und Gießereieisen pro 1000 kg .	15,80 „	16,80 „
Erze für weißstrahliges Eisen und zwar:		
maganhaltige Brauneze .	15,20 „	18,50 „
gerösteter Spath . . .	23 „	36 „
gute Rotheisensteine . .	18 „	19,50 „

Erze für Bessemer-Roheisen:	1869	1870
gerösteter Spath	23—24 *M.*	36 *M.*
Rotheisenstein (eigene Gruben)	20 "	22 "
Harzer Glanz	— "	29 "
ordinäres Puddelroheisen	44 "	75 "
weißstrahliges Puddelroheisen	61 "	105 "
Gießereiroheisen	65 "	125 "
Bessemer-Roheisen	73 "	150 "
Gewöhnliches Luppeneisen	88 "	155 "
Qualitäts-Luppeneisen	104 "	174 "
Feinkorn-Luppeneisen	109 "	180 "
Handelseisen	155 "	220 "
Eisenlaschen	150 "	220 "
Prima Kesselbleche	220 "	280 "
Bessemer-Stahlblöcke	130 "	230 "
" Stahlschienen	200 "	290 "
" Stahlbandagen	220 "	365 "
" Stahlachsen	280 "	365 "
Feinkornschienen	160 "	240 "
Rädersätze	280 "	420 "

Frage 6:

Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

Im Jahre 1869 betrug das Anlagekapital	10 527 600 *M.*
" " 1871 " " "	12 000 000 "
" " 1873 wurde die Ausgabe von weiteren 3 Millionen *M.* Aktien beschlossen;	
" " 1875 betrug das Anlagekapital	14 745 000 "
Durch Generalversammlungsbeschluß wurde im Jahre 1877 das Grundkapital auf die Hälfte reduzirt	7 372 500 "
Seit dem Jahre 1869 sind für Neuanlagen verausgabt worden (Neubau von zwei Hochöfen, von Koksöfen, von Eisenbahnen, Erwerbung von Gruben 2c.)	7 695 627 "

In der diesjährigen Bilanz wird die Reduktion des Aktienkapitals zum Ausdruck kommen.

Vorsitzender: Die Reduktion ist also noch nicht erfolgt?

Herr **Massenez:** Sie wird erst nach Ablauf des Sperrjahrs perfekt. Der dahin gehende Generalversammlungsbeschluß wurde im vorigen Jahre gefaßt.

Der seit 1869 erfolgten Kapitalzunahme steht, wie Sie sehen, eine viel bedeutendere Summe gegenüber, welche verausgabt wurde, um das Werk den Anforderungen der Zeit entsprechend auszurüsten.

Ferner sind von unserm Verein allein für Arbeiterwohnungen 800 000 *M.* verausgabt worden. Es sind das Lasten, welche die neueren Werke in den meisten Fällen nicht zu tragen haben, um sich ihren Arbeiterstand heranzuziehen und zu erhalten.

Herr **Meier:** Darin sehen Sie auch mit einen Hauptgrund, weshalb Ihr Werk verhältnißmäßig ungünstiger situirt ist?

Herr **Massenez:** Ich spreche nicht allein von unserm Werk in diesem Sinne, sondern die meisten älteren Werke sind gegenüber den neueren Werken in der Lage gewesen, große Summen für Herstellung von Arbeiterwohnungen verausgaben zu müssen.

Vorsitzender: Welche neuen Werke meinen Sie damit in Ihrer Gegend?

Herr **Massenez:** Beispielsweise das Werk von Hösch in unserer unmittelbaren Nähe und die rheinischen Stahlwerke in Meiderich, während Werke wie der Phönix, der Bochumer Verein und Krupp kolossale Summen aufgewendet haben, um die Arbeiter festzuhalten.

Vorsitzender: Welche Mittel wenden denn die neueren Werke an, um die Arbeiter festzuhalten?

Herr **Massenez:** In den letzten 6 Jahren ist durch Spekulanten so energisch gebaut worden, daß diese Werke nicht nöthig haben, großen Geldaufwand für Arbeiterwohnungen zu machen; die Arbeiter finden zu billigem Zins ihre Wohnungen.

Frage 7:

Steckt Gründergewinn darin, event. in welchem Maße?

Das muß ich verneinen.

Frage 8:

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Das Ausland, und zwar England und Belgien, produzirt viel billiger als wir in einer ganzen Reihe von Artikeln. Ganz speziell gilt dies für England im Roheisen und besonders für Gießereiroheisen und Bessemer-Roheisen. Die Cleveländer fabriziren ihr Gießereiroheisen heute zu $37^1/_2$ s. Sie haben sehr billige Frachten zu uns, sie kommen bis ins Herz Deutschlands auf dem Wasserwege und machen es absolut unmöglich, mit ihnen zu konkurriren. Die Ursachen der billigeren englischen Produktion habe ich schon früher angegeben, und die Richtigkeit dieser Zahlen ist mir noch vor 14 Tagen durch Mr. Bell, den Besitzer der Cleveland Iron-Works, bestätigt worden.

Herr **Stumm:** Sie wollen aber doch nicht die Cleveländer Qualität mit Ihrem Roheisen vergleichen?

Herr **Massenez:** Nein; aber man kann heute, wo kein Mensch hohe Preise anlegen will, nicht lediglich mehr auf bessere Qualität pochen. Wir haben allerdings, sobald es sich um die Qualität handelt, mehr die Konkurrenz des schottischen Roheisens zu bestehen. Diese aus dem Felde zu schlagen, muß unsere erste Aufgabe sein; bei der hohen Preisdifferenz zwischen unseren Selbstkosten und denen des englischen Eisens ist es evident, daß sich in Deutschland bisher keine gesunde Fabrikation von Gießerei-Roheisen entwickeln konnte.

Herr **Stumm:** Sie sprachen zuletzt also nur von Gießereiroheisen?

Herr **Massenez:** Ja.

Die Zusammensetzung der Selbstkosten des Cleveländer Roheisens zur Höhe von $37^1/_2$ s. habe ich bereits früher angeführt.

Herr **Meier:** Sind das die ganzen Selbstkosten von Cleveland?

Herr **Massenez:** Ja, die ganzen Selbstkosten betragen $37^1/_2$ s., die sich aus jenen Ziffern zusammensetzen.

Das billige Stabeisen von Middlesborough und Wales ist nicht von besonderer Qualität, aber immerhin leidliche Marktwaare. Auf den deutschen Markt wird davon nicht viel eingeführt, da in diesem Artikel Belgien zu noch billigeren Preisen in Deutschland verkauft.

Die eminent niedrigen Selbstkosten, welche das Werk von Bolkow, Vaughan in Middlesborough und die Waleser Werke für die Herstellung von Bessemer-Roheisen haben, verdanken dieselben ihrer günstigen Lage in der Nähe der Kohlengruben und ihren äußerst vortheilhaften Frachtverhältnissen. Wie sehr wir dagegen im Nachtheil sind, ersehen Sie aus der folgenden Vergleichung der Eisenerzfrachten von den Erzexporthäfen nach Rotterdam und nach den englischen Häfen.

Eisenerzfrachten von Bilbao nach

	Rotterdam	Wales Cardiff, Newport	Middlesbro'	Newcastle	Westcumberland Barrow, Whitehaven
	13 s. 3 d.	8 s. 3 d.—8 s. 6 d.	9 s. 6 d.—10 s.	10 s.	10 s.

dazu Fluß- und Bahntransport bis zu den Hütten:

	Dortmund	Bochum	Ruhrort	Wales	Middlesbro'	Newcastle	Westcumberland
	4 s. 9 d.	4 s. 6 d.	2 s. 9 d.	1 s.	— s.	— s.	— s.
total	18 s. — d.	17 s. 9 d.	16 s. — d.	9 s. 3 d.—9 s. 6 d.	9 s. 6 d.—10 s.	10 s.	10 s.

Bei 56 pCt. Ausbringen beträgt die Frachtdifferenz pro Ton Roheisen im Erz 10 s. 68 d.—14 s. 24 d.

Frachten von	nach Rotterdam	Wales	Middlesbro'	Newcastle
Carthagena	12 s. 6 d.—13 s. — d.	8 s. — d.	9 s. 6 d.	8 s. 6 d.—9. s.
Elba	10 = — =—12 = — =	8 = — =	8 = 6 =	8 = 6 =
Bona	10 = — =—12 = — =	8 = — =	8 = 6 =	8 = 6 =
Santander	10 = — =—10 = 6 =	8 = 6 =	—	—

Niedrigere Frachten von englischen Häfen nach fremden Häfen gegenüber den Frachten von Rotterdam

Von	nach Bilbao	Santander	Lissabon	Genua	Neapel
Rotterdam und Antwerpen .	10 s.	10 s.	10 s.—10 s. 6 d.	15 s.	15 s.
Wales	7 s. 6 d.—8 s.	7 s. 6 d.—8 s.	7. s. 6 d.	12 =	12 =
Middlesbro'	—	—	—	12 =	12 =

Das Werk von Dowlais hat einen Vertrag geschlossen auf 5 Jahre, um sich die Fracht von Bilbao bis Cardiff zu $8^1/_2$ s. zu sichern, die Erze kosten ihnen in Bilbao frei an Bord 4 s., also $12^1/_2$ s. bis Cardiff und $13^1/_2$ s. bis in's Werk. Wir beziehen dieselben Erze und haben dafür bis Ruhrort $22^1/_2$ s. und bis Hörde $24^1/_2$ s. zu zahlen.

Die kolossale Frachtdifferenz zu unseren Ungunsten, welche über 19 ℳ. pro 1000 kg. Roheisen im Erz beträgt, erlaube ich mir nochmals hervorzuheben, desgleichen die niedrigen Selbstkosten, zu welchen Dowlais und Bolkow die Stahlschienen produziren. Im Oktober betrugen die Selbstkosten der Schienen zu Dowlais 4 Lstr. 15 s., also 95 ℳ., und bei Bolkow Vaughan $97^1/_2$ ℳ.

Herr **Stumm**: Woher wissen Sie das?

Herr **Massenez**: Ich habe unsern Bessemer-Ingenieur, speziell um diese Details zu konstatiren, vor einigen Tagen nach England geschickt, und dieser hat die Resultate mitgebracht. Ich bin persönlich mit Mr. Richards, dem Direktor des dortigen Werks bekannt, welcher keinen Anstand nimmt, mir seine richtigen Selbstkosten mitzutheilen.

Herr **Stumm**: Darin ist die Amortisation nicht eingeschlossen?

Herr **Massenez**: Nein.

Herr **Meier**: Und auch keine Verzinsung?

Herr **Massenez**: Nein! Wenn diese Leute zu uns herüber wollen, so hat Middlesborough bis nach der Ostsee 7 ℳ., bis Rotterdam 5—$5^1/_2$ s. Fracht, während unsere Fracht von Dortmund bis nach der Ostsee $17^1/_2$ ℳ. beträgt. Die Cumberländer haben nach Rotterdam $8^1/_2$ bis 9 s. Fracht; sie verkaufen zu 50 s. 7 d. nach Abzug des Diskonto, legen aber das Roheisen zu $59^1/_2$ s. nach Rotterdam und zu 64 bis $64^1/_2$ s. nach Dortmund und Hörde.

Herr **Meier**: Gebrauchen Sie viel von diesem Eisen?

Herr **Massenez**: Wir würden kein Loth englisches Bessemer-Roheisen gebrauchen, wenn nicht die große Preisdifferenz zwischen dem englischen und dem eigenen Roheisen uns dazu veranlaßte.

Herr **Meier**: Wieviel beziehen Sie wohl davon pro Jahr?

Herr **Massenez**: Das ganze Quantum, welches wir im letzten Jahre bezogen, übersteigt nicht 3500—4000 t, während wir über 30 000 t Bessemer-Roheisen selbst produziren und in Stahl umwandelten.

Herr **Stumm**: Würden Sie sich nicht überhaupt billiger stehen, wenn Sie nur englisches Roheisen nehmen und Ihre eigenen Hochöfen ganz ausblasen?

Herr **Massenez**: Das würde gewiß der Fall sein, aber die Situation der Werke, welche eigene Kohlenzechen und Erzgruben besitzen, versetzt uns in die Zwangslage, den Betrieb einzelner Branchen zeitweilig selbst mit Verlust fortzuführen.

In Zeiten wie die jetzigen tritt naturgemäß die Frage an den Fabrikanten heran, ob es nicht rationeller wäre, seinen Grubenbetrieb gänzlich einzustellen und sich die nöthigen Kohlen zu billigerem Preise zu kaufen. Dieselbe Frage, die der Kohlenverwerthung, ist es wieder, die uns zwingt, unsere Hochöfen weiter zu betreiben und unser Puddlingswerk im Gang zu erhalten, obschon wir heute am Roheisen und Stabeisen Geld verlieren. So gereicht uns heute die naturgemäße und solide Basis, auf welcher unser Werk aufgebaut ist, daß wir nämlich darauf angewiesen sind, unsere Rohmaterialien selbst zu gewinnen, zum großen Nachtheil. Was unter normalen Verhältnissen für die Werke zum größten Vortheil sein müßte, das wird ihnen heute zum Fluch und zur Quelle ihrer Verluste.

Herr **Stumm**: Sie würden also doch zugeben, was Sie vorhin zu bestreiten schienen, daß die billigeren Selbstkosten von Hoesch Ihnen gegenüber wesentlich auf den Umstand zurückzuführen sind, daß er englisches Rohmaterial verarbeitet?

Herr **Massenez**: Zum Theil. Ich bezweifle, ob seine Selbstkosten faktisch so billig sind, als sie mir von Ihnen angegeben wurden; die Differenz zwischen unseren und seinen Selbstkosten liegt allerdings zum großen Theil darin, daß Hoesch im Stande ist, sein Roheisen und seine Kohlen zu kaufen, während wir genöthigt sind, unsere eigenen theureren Rohmaterialien zu verarbeiten.

Herr **Meier**: Ich habe verstanden, es wäre an und für sich rationeller, daß Sie kauften, daß Sie sich aber für verpflichtet erachteten, die Produktion Ihrer Hochöfen und Gruben aufrecht zu erhalten.

Herr **Massenez**: Das habe ich durchaus nicht gesagt.

Herr **Meier**: Dann bitte ich mich zu berichtigen.

Herr **Massenez**: Ich habe gesagt: Man wird einfach vor die Frage gestellt, ob man — das wollte ich damit ausdrücken — riesige Kapitalien mit einem Schlage der Vernichtung preisgeben soll. Unsere Kohlenpreise sind seit Jahren derart, daß wir unsere Kohlen billiger kaufen, als wir dieselben produziren. Also man kommt dann endlich einmal vor die Frage: Willst Du in Erwartung besserer Zeiten den Betrieb fortsetzen oder die Gruben auflassen? Im letzteren

Falle würde aber direkt und ein für allemal ein riesiges Vermögen vernichtet.

Vorsitzender: Woher würde es kommen können, daß Sie theurer produziren als andere Gruben in Westfalen oder daß andere Gruben unter den Selbstkosten verkaufen?

Herr **Massenez:** Ich habe vorhin schon erklärt, daß auch die meisten anderen Kohlengruben mit Unterbilanz arbeiten, daß also ihre Verkaufspreise faktisch die Selbstkosten nicht decken. Die niedrigen Kohlenpreise rühren davon her, daß die Industrie heute zu wenig Kohlen verbraucht, während die Leistungsfähigkeit unserer Kohlenzechen sehr gestiegen ist. Man trifft naturgemäß seine Entscheidung über solche schwerwiegenden Betriebseinstellungen nicht zu rasch; wir haben es für rationeller gehalten, den Kampf um die Existenz fortzusetzen, den wir schon seit Jahren kämpfen, in der festen Hoffnung, daß endlich eine bessere Einsicht in volkswirthschaftlichen Dingen unseren Volksvertretungen kommt: die Einsicht muß sich Bahn brechen, daß eine kräftige und wohlentwickelte Industrie die Wurzel der nationalen Stärke ist, und daß das Land die Pflicht hat, seiner Industrie den nothwendigen Schutz zu gewähren. Wenn wir heute unser Kohlenwerke stillstellen, so werden dadurch 800 Mann brodlos.

Diese 800 Männer ernähren 2 136 Frauen und Kinder. Was soll aus den Leuten werden, wenn sie ihre Arbeit verlieren?

Ich betone, wie wichtig die Rolle der Werke, welche ihre Rohmaterialien selbst gewinnen, für die Beschäftigung und den Unterhalt großer Massen von Staatsbürgern ist, für welche sonst kein Platz da wäre.

Wenn die jetzige Situation länger fortdauert, werden wir erleben, daß eine ganze Reihe von Gruben zum Erliegen kommt.

Herr **Meier:** Ich möchte nur wissen: Sie sagen wir müssen fortfahren, weil sonst alle diese Folgen eintreten. Nehmen Sie an, sie treten nun wirklich nicht ein, dann würden Sie sich sagen müssen: Ja, wäre es dann nicht rationeller, jetzt schon Ihren Betrieb danach einzurichten und vorläufig die Gruben nicht mehr auszubeuten, weil dieselben doch immer den Werth behalten, und Sie in besseren Zeiten sie dann wieder eröffnen können, wenn Sie auch etwas mehr Kosten davon haben, als wenn Sie fortarbeiten. Sie stellen das so bestimmt hin, mit den großen Verlustarbeiten, ich möchte Ihnen nur sagen, daß die Kohlengrubenbesitzer in Westfalen mit uns einen Kontrakt zu sehr niedrigem Preise für die nächsten $2^1/_2$ Jahren abgeschlossen haben.

Herr **Massenez:** Aber wie viele?

Herr **Meier:** Soviel wie wir, ich meine den Lloyd, kontrahiren wollten, was vielleicht etwas über 1 Million Zentner ist. Da haben sie es gewünscht und haben uns gedrängt, auf so lange Zeit vorher abzuschließen, woraus ich geschlossen habe, daß sie doch noch einen kleinen Ueberschuß dabei hätten. Sonst würden sie sagen, mit Verlust so im Voraus zu verkaufen, ist nicht gerathen.

Herr **Huber:** Glauben Sie nicht vielleicht, daß die Preise der Kohlen durch die inländische Konkurrenz regulirt werden?

Herr **Massenez:** Unsere Kohlenindustrie ist ja allerdings sehr entwickelt. Ich glaube aber, daß wir höhere Kohlenpreise in dem Momente bekommen werden, wo es uns gelingt, mehr Kohlen im eigenen Lande zu verarbeiten. Diese Möglichkeit liegt nun vor. Wir importiren heute eine ganze Masse von Fabrikaten, welche wir sehr gut selbst darstellen können. Wir kaufen mit jedem Zentner Eisen, den wir vom Auslande beziehen, je nach Verhältniß 2 bis $3^1/_2$ Ctr. ausländische Kohlen mit. Der Kohlenverbrauch im Lande wird aber steigen, sobald wir einen Theil desjenigen Eisens, welches wir bis jetzt vom Auslande bezogen, im Inlande selbst fabriziren.

Ich habe damit allerdings nicht den Kern Ihrer Frage berührt. Mit der gestiegenen Leistungsfähigkeit unserer Kohlenzechen ist auch das Absatzrayon der Kohlen in den letzten Jahren sehr vergrößert worden, nichtsdestoweniger stehen die Kohlenpreise heute sehr niedrig. Sie würden ohne Zweifel höher sein, wenn die Industrie als kräftiger Kohlenkonsument hätte auftreten können. Wir haben eigentlich nicht zuviel Zechen, sondern zu wenig Konsum der übrigen Industrie. Was den viel gerühmten Export anbelangt, so ist mir das Geschäft bekannt, welches der Loyd abgeschlossen hat. Die Kohlen sind abgesiebte Stücke, welche zu sehr billigem Preise geliefert werden müssen. Die feinen Kohlen, die schlechtestverkäufliche Waare, bleiben im Lande zurück und müssen von der Industrie verarbeitet werden. Die Exportenthusiasten, welche diese Geschäfte machen, haben daran noch keinen Heller verdient. Tüchtige Geschäftsleute der Kohlenbranche erklärten mir: „Wir machen derartige Geschäfte nicht." Der Kohlenexport kann uns nichts helfen, sondern nur Verstärkung des Konsums im eigenen Lande.

Herr **Meier:** Ich bitte nur eins zu korrigiren. Der Lloyd bezieht nicht für den Export, sondern nur für seinen eigenen Bedarf.

Herr **Stumm:** Ich muß dem gegenüber konstatiren, daß wie ein rother Faden durch unsere Verhandlungen sich die Thatsache zieht, daß in unserer ganzen Statistik der Versandt nach Bremen und Hamburg als Export figurirt, daß also der Herr Sachverständige ganz Recht hat, wenn er die Kohlen, die an den Lloyd gingen, als Exportkohlen bezeichnet, und ferner möchte ich konstatiren, daß das geringe Quantum gegenüber der Kohlenproduktion von Westfalen gar nicht in Betracht kommt.

Herr **v. Schloer:** Ich möchte mir gegenüber den Erörterungen, wie sie stattgefunden haben, eine Frage an den Herrn Sachverständigen zu stellen erlauben:

Sie haben uns entwickelt, daß Sie lediglich mit Rücksicht auf die Erhaltung der großen Kapitalien, welche in Ihrem Kohlenbergbau angelegt sind, diesen Kohlenbergbau fortführen in der Erwartung, es möge bei einer günstigen Wendung dann doch wieder eine Rente aus diesem Betriebe gezogen werden können. Wenn Sie nun heute den Betrieb Ihres Kohlenwerkes vollständig einstellen wollten, und diese Einstellung etwa 10 oder 12 Jahre, ich weiß nicht wie lange, dauern würde, Sie wollten aber nach Verlauf dieser Zeit Ihren Kohlenbergbau wieder in Betrieb setzen, so daß also die heutigen Einrichtungen bis dorthin vollständig verschwunden wären, und Sie müßten dann etwa nach 15 Jahren neuerdings anfangen, Ihre Bauten vorzurichten, welches Kapital, glauben Sie, wäre nöthig, um Ihre Kohlengruben dann wieder in den Betrieb zu setzen, in dem sie heute sich befinden?

Herr **Massenez:** Ich habe, indem ich Ihre Frage beantworte, gleichzeitig noch zu antworten auf die Frage, die der Herr Konsul Meier vorhin an mich richtete, warum wir nicht in der jetzigen Zeit wenigstens die Vorrichtung unserer Gruben sistiren.

Wenn eine Kohlenzeche, wie die unserige, auf eine Reihe von Jahren außer Betrieb gesetzt werden soll, wenn man also die Pumpen ausbaut und die Wasser steigen läßt, so gehen die Strecken zu Bruche und man wird den Betrieb einer solchen Zeche nach Jahren gar nicht wieder aufnehmen können. Wir haben in unserem Kohlenwerke 61 km Strecken, die mit Bahn belegt sind. Wenn eine solche Masse von Strecken verbricht, so lohnt es sich nicht wieder, den Betrieb noch einmal aufzunehmen.

Wenn man mir den Vorschlag macht, ob ich nicht die Vorrichtungsarbeiten zeitweilig sistiren wollte, so muß ich konstatiren, daß ein derartiges Vorgehen allen rationellen Grundsätzen widersprechen würde. Eine Hauptaufgabe für den Be-

trieb des Kohlenbergbaues liegt gerade darin, daß die Vorrichtung neuer Abbaufelder stets zu rechter Zeit und in richtigem Maße erfolgt. Versäumt man dieselbe, so kommt man vielleicht gerade in einer Periode, wo die Geschäfte sich bessern, in die Lage, daß man nichts mehr abzubauen hat. Nur wenn man die Absicht hat, einen Grubenbetrieb aufzugeben, wird man die weitere Vorrichtung unterlassen und sich darauf beschränken, die noch zugänglichen Kohlen möglichst billig zu rauben.

Herr **Stumm**: Ich möchte nur, um Mißverständnisse zu vermeiden, den Herrn Sachverständigen fragen, ob der ganz logische Gedanke seiner Ausführung nicht darin liegt, daß er sagt: wir würden an sich besser thun, unsere Kohlengruben, Hochöfen und Schienenfabrikation überhaupt einzustellen, wenn wir nicht Rücksicht auf unsere Arbeiter zu nehmen hätten und gleichzeitig einen Umschwung in der Zollpolitik erwarteten.

Herr **Massenez**: Sehr richtig! — Die Verhältnisse des Sheffielder Distrikts, so wie von Cumberland und Südwales sind von mir bereits erörtert worden.

Herr **Meier**: Ich möchte den Herrn Sachverständigen fragen: Wenn man nun zum Schutze des Bergbaues auch einen Zoll auf die Erze legen wollte, wie würde sich dann das Verhältniß stellen?

Herr **Massenez**: Ich glaube nicht, daß man jemals dazu übergehen wird, einen Zoll für reine Rohmaterialien zu gewähren. Ich würde nicht für einen derartigen Schutz des Bergbaues sein; so sehr wir ja gerade als Grubenbesitzer ein Interesse an einem derartigen Schutze sonst haben würden, so glaube ich doch, würde dies das normale Maß dessen, was die Industrie an Schutz verlangt, überschreiten.

Herr **Meier**: Beim Bergbau ist es doch auch die Arbeit, die Sie schützen wollen?

Herr **Massenez**: Ja wohl; die Selbstkosten der Kohlen und Erze bestehen ja hauptsächlich aus Arbeitslöhnen. Unsere Forderungen gehen jedoch nicht so weit, eine Besteuerung der zu uns eingeführten Rohmaterialien zu verlangen.

Vorsitzender: Es würde Ihnen ganz recht sein, wenn das Roheisen besteuert würde?

Herr **Massenez**: Das Roheisen gewiß. Das Roheisen ist kein Rohmaterial im Sinne von Erzen und Kohlen oder Kalkstein, sondern ein Halbfabrikat, und die Einführung eines Roheisenzolles halte ich im Interesse des ganzen Landes für durchaus erforderlich.

Vorsitzender: Es ist doch wohl fraglich, ob die Besteuerung des Bessemer Roheisens im Interesse der übrigen Industrie läge? Herr Hoesch hat uns freilich gesagt, daß es ihm ganz recht wäre, wenn es besteuert würde.

Herr **Meier**: Vorausgesetzt, daß der Fabrikant den Zoll zurückvergütet erhält von dem, was er hinausschickt.

Herr **Stumm**: Ich glaube allerdings, daß Herr Hoesch einen Zoll auf Roheisen nur bedingungsweise wünschte, daß er ihn aber wünschte, das glaube ich mich bestimmt zu erinnern.

Vorsitzender: Im Interesse der benachbarten Werke.

Herr **Stumm**: Ich glaube auch, im Interesse seiner Werke in Lendersdorf und Eschweiler.

Vorsitzender: Ich glaube doch, wir entfernen uns zu weit vom Gegenstande. Ich habe Herrn Hoesch nur genannt, weil Sie dieses Werk aus Ihrer Konkurrenz hervorheben.

Herr **Stumm**: Dann möchte ich noch die Frage an Sie richten, weil ich doch zugeben muß, daß die Frage, einen Zoll auf Erze zu legen, vielfach ventilirt wird: ob Ihrer Auffassung nach sämmtliche Besitzer von Eisensteingruben auch auf dem Standpunkt stehen, daß sie einen Zoll auf Erze nicht wünschen?

Herr **Massenez**: Das kann ich nicht sagen.

Vorsitzender: Auf Kohlen?

Herr **Massenez**: Auf Kohlen ebenso wenig; hierbei kommt ja wohl nur England in Betracht. Was die Besteuerung der Rohmaterialien betrifft, so hat ja Frankreich auch keinen Zoll auf Erze gelegt.

Herr **Stumm**: Nein, aber auf Kohlen.

Herr **Meier**: Sie haben uns erst gesagt, daß bei Ihrer Produktion der Erz- und Kohlengruben Verlust in Ihrem Bezirke sei, so würde also doch durch einen Schutzzoll für Erze und Kohlen die Sache sich günstiger stellen?

Herr **Massenez**: Entschuldigen Sie, das würde nicht der Fall sein. Wir importiren ja für unsere Industrie keine Kohlen und brauchen bei den billigen Gewinnungskosten unserer Kohlen keinen Schutz für dieselben. Wir werden zu besseren Kohlenpreisen nur durch Verstärkung des einheimischen Kohlenverbrauchs gelangen. Auf die Versuche des Kohlenexports zurückkommend, bin ich der Meinung, daß wir besser thun würden, unsere Kohlen im eigenen Lande zu verarbeiten und statt Rohstoffe Manufakturen zu exportiren. Der Sauerstoff zum Verbrennen unserer Kohlen kostet uns ja nichts, und wenn wir nur die Hälfte des Eisens, welches heute auf Grund der Zollfreiheit bei uns eingeführt wird, selbst fabriziren, so erhalten wir einen Mehrverbrauch von jährlich mindestens 550,000 t Kohlen. Der Schutz, welchen die Eisenindustrie erhält, wird also der Kohlenindustrie direkt zugute kommen, in gleicher Weise auch dem Erzbergbau.

Vorsitzender: Die Erörterungen haben sich etwas weiter ausgedehnt, als in dem Rahmen der Frage liegt. Aber ich möchte die Frage noch an Sie richten, ob Ihnen vielleicht bekannt ist, wieviel der Oberbergamtsbezirk Dortmund der Eisenindustrie in Prozenten an Kohlen zuführt?

Herr **Massenez**: Es dürfte annähernd richtig sein, wenn Sie 28 pCt. der gesammten Kohlenproduktion annehmen. Ich rechne dabei nur die Großindustrie und nehme die Kleinindustrie aus. Die letztere verbraucht mindestens dasselbe Quantum.

Vorsitzender: Ja wohl, für einen guten Winter rechnet man ungefähr 8 bis 9 pCt. für Hausbrand und das Uebrige verbraucht die übrige Industrie . . . .

Herr **Stumm**: Und die Eisenbahnen?

Herr **Massenez**: Ja. Ueber die belgischen Verhältnisse habe ich mich an Ort und Stelle nicht informiren können, sondern von Bekannten, die über die belgischen Verhältnisse genau orientirt sind, Erkundigungen eingezogen. Die Belgier arbeiten, wie Ihnen bekannt, mit sehr billigem Roheisen, jedoch mit theuereren Kohlen; im Großen und Ganzen stehen ihre Rohmaterialpreise durch ihre wohlfeilere Frachten mit den unsrigen gleich. Ein wesentlicher Vortheil, den die Belgier haben, liegt eben in den sehr billigen Frachten für den Transport ihrer fertigen Fabrikate und für den Bezug ihrer Rohmaterialien. Andererseits sind die Belgier durch die Tüchtigkeit und Geschicklichkeit ihrer Arbeiter im Stande, bei gleichen Rohmaterialpreisen die Tonne Stabeisen um 16 *M.* billiger darzustellen als wir. In der Herstellung von Trägern und sonstigem Baueisen, sowie von ordinären Blechen haben sie eine noch günstigere Position.

Herr **Stumm**: Verstehen Sie unter gleichen Verhältnissen auch die Berücksichtigung des Schlackenzusatzes, den die Belgier in ihren Hochöfen haben? Also rechnen Sie die Differenz von 16 *M.* für Stabeisen ohne Rücksicht auf den Schlackenzusatz?

Herr **Massenez**: Ganz ohne Rücksicht, ich führte nur die in der Arbeit liegende Differenz an. Ueber die belgischen Verhältnisse ist aus folgenden Notizen Näheres zu ersehen:

Belgien.

Billiges Roheisen zur Herstellung von Stabeisen: Selbstkosten 32—42 *M.*

Sehr billige Kanal- und Eisenfrachten.

Belgische Staatsbahn: Sätze für Kohlen und Roheisen:

Expeditionsgebühr	1	Frcs.	pro Tonne,
Streckentaxe	0,20	"	für die ersten 15 Stunden pro Tonne und Stunde,
	0,10	"	für die folgenden fünf Stunden pro Tonne und Stunde,
	0,05	"	für jede weitere Stunde.

Der höhere Preis für die Kohlen wird durch die billigeren Frachten für das Fertigfabrikat reichlich ausgeglichen.

Entfernungen von den Seehäfen in englischen Meilen:

Becken von Lüttich	nach Antwerpen	=	78 Ml.
Becken von Charleroy	" "	=	68 "
Essener Werke	" "	=	131 "
Dortmunder Werke	" "	=	154 "

Akkordsätze und Tagelöhne in Belgien und Deutschland (Westfalen) ziemlich gleich:

Puddler	erhalten bei uns 5,50 *M.*,	in Belgien 7,30	Frcs.
Schweißer	" " " 2,14	" " " 2,80	"
Walzer	" " " 1,85	" " " 2,30	"

pro 1 000 kg Ausbringen.

Bessere Leistung der belgischen Arbeiter:

Deutsche Puddler machen pro Schicht 7 Chargen à 240 kg,
belgische " " " 8—9 " à 220 "

Geringerer Kohlenverbrauch, geringerer Abbrand, Verminderung der generellen Kosten. Daher Luppenpreis in Belgien 3,84 *M.* niedriger.

Deutsche Schweißer machen pro Schicht 1 500 kg weniger als belgische.

Herr **Stumm**: Von welchem Werke sprechen Sie immer?

Herr **Massenez**: Ich spreche von deutschen, der belgischen Grenze naheliegenden Werken, z. B. von Rotheerde bei Eschweiler-Aue.

Herr **Huber**: Sind Ihnen vielleicht auch die Verhältnisse in Frankreich bekannt?

Herr **Massenez**: Nein, die französischen Verhältnisse sind mir nicht bekannt.

Herr **Huber**: Glauben Sie, daß die französischen Hochofenwerke, theuerer produziren, als die deutschen?

Herr **Massenez**: Es kommt darauf an, wo die Werke liegen und woher sie ihre Rohmaterialien beziehen. Die Hochöfen an der französischen Grenze, die mit luxemburgischen Erzen arbeiten, werden ihr Eisen kaum theuerer produziren, als die luxemburger Werke.

Herr **Stumm**: Ich möchte konstatiren, daß der Herr Sachverständige hier nicht genau orientirt ist, da in der That diese Hochöfen keine luxemburger Erze verarbeiten, sondern die Erze nur aus denselben Werken beziehen, also dieselbe Art von Erzen, aber nicht aus Luxemburg selbst, einführen.

Herr **Huber**: Wie steht es mit den österreichischen Verhältnissen?

Herr **Massenez**: Die sind mir bekannt, da ich in Oesterreich selbst verschiedene Jahre gearbeitet habe.

Herr **Huber**: Produzirt Oesterreich Kohle und Roheisen theuerer oder billiger?

Herr **Massenez**: Sehr viel theuerer. Die österreichischen Verhältnisse liegen für uns in Bezug auf die ganze Enquete so, daß ich glaubte, die Herren würden zur Beantwortung dieser Frage die Sachverständigen aus dem Osten veranlassen.

Vorsitzender: Die werden uns die Herren aus Schlesien jedenfalls sehr genau beantworten.

Herr **Huber**: Es wird über die österreichische Konkurrenz geklagt; was ist Ihnen darüber bekannt?

Herr **Massenez**: Oesterreich ist gegen uns durch sehr hohe Zölle abgesperrt, während unsere Grenzen seiner Industrie offen stehen. Die deutschen Werke, namentlich die Schlesiens, haben daher auch unter der Konkurrenz von Mähren, Oesterreichisch-Schlesien und Böhmen zu leiden und österreichische Schienenwalzwerke haben uns bei deutschen Bahnen faktisch Schienenlieferungen weggenommen. Der Stand der Valuta begünstigt im Augenblick sehr den österreichischen Export.

Im Uebrigen haben wir die österreichische Konkurrenz weniger zu fürchten. Wo die Kohlen so spärlich und so weit entfernt von den Erzen vorkommen, wie in Oesterreich, ist eine billige Produktion unmöglich.

Indessen tritt die Konkurrenz der österreichischen Schienenwerke doch sehr störend auf unserem auswärtigen Markte in Rußland auf.

Herr **Stumm**: Können Sie uns den Frachtsatz für Erze von Antwerpen nach Seraing angeben?

Herr **Massenez**: Die Route Antwerpen-Seraing ist 99 km lang. Die Fracht für Roheisen beträgt pro 10 000 kg nach dem Normaltarif 45 Frcs. Für Erze besteht wahrscheinlich ein noch billigerer Frachtsatz.

Herr **Stumm**: Sie wissen aber nicht, ob ein Spezialtarif für Erze besteht?

Herr **Massenez**: Ich weiß das nicht, glaube aber wohl, daß die Belgier auch in der Beziehung für ihre Industrie gut gesorgt haben werden. Während die Minimalfracht bei uns von Rotterdam 5 *M.* pro 1000 kg beträgt, würde die belgische von Antwerpen nach Seraing 3,60 *M.* sein, vorausgesetzt, daß sie nicht einen billigeren Ausnahmetarif haben; auch darin liegen wieder ungefähr $1^1/_2$ *M.* pro Tonne Erze, also nahezu 3 *M.* pro Tonne Eisen. Außerdem sind die Seefrachten nach Antwerpen gewöhnlich billiger, als die nach Rotterdam.

Vorsitzender: Sie haben uns bei diesem Abschnitt schon über viele andere Punkte Mittheilungen gemacht, so daß wir hoffen dürfen, bei den anderen Fragen etwas kürzer sein zu können.

b. Arbeiterverhältnisse.

Frage 1:

Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit, oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

Herr **Massenez**: Wir können unsere Arbeitskräfte nicht voll ausnutzen; die Arbeit der Meister wird heute gern von den ersten Arbeitern übernommen, und die der ersten Arbeiter von Hülfsarbeitern.

Frage 2:

Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

Wir haben im Jahre 1873 4 688 Arbeiter beschäftigt, die mit ihren Angehörigen 14 890 Köpfe repräsentirten, im Jahre 1878 nur noch 2 776 Arbeiter, die 10 205 Köpfe repräsentiren, die Abnahme der Arbeiterzahl beträgt also in diesem Jahre 40,8 pCt. Im Jahre 1873 hatten je 100 Arbeiter bei uns für 317 Personen zu sorgen, 1878 je 100 Arbeiter für 367 Personen.

Wir sehen daraus, daß wir heute fast lauter Familienväter beschäftigen; die Unverheiratheten sind weggezogen. Unter der herrschenden Nothlage nimmt die Zahl der Geburten in den Industriedistrikten wesentlich ab.

Frage 3:

Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

Hierüber gebe ich die folgenden speziellen Zahlen.

Löhne bei den Hochöfen:

	1868/69	1872/73	1877/78
pro 1 000 kg Roheisen	5,37 M.	8,55 M.	5,40 M.
″ ″ ″ Kokes	1,37 ″	1,64 ″	1,44 ″
Verdienst eines Schmelzers pro Schicht	2,73 ″	3,58 ″	2,91 ″
″ ″ ″ ″ 1 000 kg Eisen	0,56 ″	1,02 ″	0,50 ″
″ ″ Gichtsetzers ″ Schicht	2,20 ″	2,74 ″	2,52 ″
″ ″ ″ ″ 1 000 kg Eisen	0,245 ″	0,445 ″	0,214 ″

Durchschnitttslöhne auf der Kohlenzeche:

1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878
2,41 M.	2,36 M.	2,68 M.	2,97 M.	3,28 M.	3,31 M.	3,00 M.	2,73 M.	2,43 M.	2,28 M.
2,58 ″	2,69 ″	2,86 ″	3,26 ″	3,78 ″	3,43 ″	3,06 ″	2,81 ″	2,17 ″	2,05 ″
2,49 ″	2,62 ″	2,89 ″	3,10 ″	4,05 ″	3,52 ″	2,93 ″	2,60 ″	2,31 ″	2,30 ″

Die Löhne der zweiten und dritten Kolumne stammen von Nachbarwerken.

Durchschnittslöhne im Stahlwerk und in den Walzwerken;

2,94 M.	3,23 M.	2,90 M.	3,58 M.	4,02 M.	3,70 M.	3,25 M.	3,13 M.	3,17 M.	3,05 M.

Verringerung der Zahl der Tagelöhner und Hülfsarbeiter in den letzten Jahren. Die Löhne der Vorarbeiter und Akkordarbeiter sind bis um 30 pCt. reduzirt, während der Verdienst der Tagelöhner bei vermehrter Leistung von 1,70 M. auf 1,90 M. erhöht wurde.

Durchschnittslöhne der Arbeiter der Hochdahler Hochofenwerke:

2,46 M.	2,45 M.	2,53 M.	2,82 M.	3,14 M.	3,48 M.	3,02 M.	2,83 M.	2,82 M.	2,83 M.

Frage 4:

Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden, oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

Eine Herabsetzung der Löhne ist nur noch möglich bei den am besten bezahlten Arbeitern. Aber die große Masse unserer Arbeiter leidet schon unter den jetzigen Löhnen Noth.

Der Totallohn eines Arbeiters pro 1877/78 betrug:

bei den Kohlen und Erzgruben	780 M.
″ ″ Hochöfen	843 ″
im Stahlwerk und Walzwerk	1 039 ″

pro 1877/78 kommen von diesem Lohn auf den Kopf unserer Arbeiterbevölkerung bei den Kohlen- und Erzgruben

	205 M.
bei den Hochöfen	253 ″
im Stahlwerk und Walzwerk	279 ″

oder durchschnittlich 251 M., oder 68,8 ₰ pro Kopf und Tag.

Ich erlaube mir, das mit einigen kurzen Notizen näher zu erläutern.

Wenn Sie z. B. unsere Sparkassenverhältnisse ansehen, so werden Sie finden, daß die Leute ihre Ersparnisse herausgezogen haben; alles was sie in guter Zeit erspart haben, ist heute schon zum größten Theile aufgezehrt. Es wird dies durch folgende Zahlen illustrirt:

	1872	1873	1877
Einlagen in die Sparkasse	742 283,22 M.	896 338,60 M.	416 200,05 M.
Zurückgenommene Einlagen	263 270,56 ″	412 982,00 ″	702 574,64 ″
Von Berg- und Hüttenarbeitern waren am Ende obiger Jahre eingelegt:	213 990,00 ″	420 495,00 ″	350 826,00 ″

Wenn Sie ferner unser Armenbudget betrachten, so war dasselbe bei einer Seelenzahl von 10 426 Personen im Jahre 1870 21 587 M., also pro Kopf der Bevölkerung wurden an Armengeldern 2,07 M. bezahlt, heute 45 222 M.; das macht pro Kopf der Bevölkerung 3,82 M. Es ist also von 1870 bis 1877 unser Armenbudget um 84 pCt. gestiegen. Dies gibt ein Bild von der Trostlosigkeit der Zustände in diesem Industriebezirk.

Herr **Stumm**: Haben Sie vielleicht bei den Armenunterstützungen auch die Zahl der Almosenempfänger mit aufgenommen oder blos die Geldsummen?

Herr **Massenez**: Die Zahl der Almosenempfänger betrug in Hörde im Jahr 1870 223, im Jahr 1877 283. Diese Tabelle über die Entwicklung der Arbeitslöhne konstatirt, daß unsere Arbeitslöhne gegen das Jahr 1869 zurückgegangen sind, wir bezahlen mit Rücksicht auf die Arbeitsleistung im Durchschnitt bereits einen niedrigeren Arbeitslohn als 1869.

Die folgende Tabelle giebt den Preis der Lebensmittel in Dortmund von 1869 bis 1878 an:

Lebensmittelpreise in Dortmund.

	pro Scheffel Weizen,	pro Scheffel Roggen,	pro Scheffel Gerste,	pro Scheffel Hafer,	pro Ctr. Kartoffeln,	pro Pfd. Butter.
	M.	M.	M.	M.	M.	M.
1869	8,13	7,63	5,91	4,66	2,52	1,32
1870	9,52	7,50	5,62	4,30	3,42	1,20
1871	10,92	7,81	6,20	4,90	4,20	1,10
1872	12,00	9,10	8,20	7,70	3,40	1,20
1873	14,20	11,60	10,00	9,40	4,50	1,30
1874	11,50	10,50	10,00	10,60	5,20	1,40
1875	10,07	8,77	8,33	9,76	3,37	1,27
1876	11,07	9,01	9,42	9,62	3,95	1,23
1877	12,51	9,61	9,74	8,89	4,06	1,68
1878	13,55	7,82	8,30	7,90	3,62	1,11

Im Jahre 1878 standen die Preise

für Weizen	um 60	pCt.	höher als 1869
= Roggen	= 2	=	= = =
= Gerste	= 14	=	= = =
= Hafer	= 70	=	= = =
= Kartoffeln	= 43	=	= = =
= Butter	= 10	=	niedriger als 1869.

Wirkung der lohnenden Beschäftigung der Industrie auf den Lebensmittelpreis:

Im Jahre 1873 standen die Preise

für Weizen	um 5	pCt.	höher als 1878
= Roggen	= 48	=	= = =
= Gerste	= 20	=	= = =
= Hafer	= 19	=	= = =
= Kartoffeln	= 24	=	= = =
= Butter	= 17	=	= = =

Die Preise von Lebensmitteln sind aber mit Ausnahme der Butterpreise sehr stark gestiegen. Die Butterpreise sind gefallen, weil der Arbeiter jetzt ein Surrogat in Form der sogenannten Kunstbutter kauft, welche wesentlich aus Rindertalg besteht, der früher zur Lichter- und Seifenfabrikation verwendet wurde.

Vor einigen Wochen verkaufte ein Agent in Dortmund in einer einzigen Woche 2000 Ctr. dieser Kunstbutter, welche in Holland fabrizirt wird. Es wandern dafür 150 000 *M.*, welche früher unseren Landwirthen zugut kamen, ins Ausland. Wenn in gleicher Weise für Fleisch und Brod Surrogate erfunden wären, so würde die Noth unsere Arbeiter auch zu deren Verwendung treiben.

Vorsitzender: Wie sind die Fleischpreise?

Herr **Massenez:** Der Stand der Fleischpreise war folgender:

Fleischpreise.

	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878
Rindfleisch pro Pfund . .	0,50	0,50	0,55	0,65	0,70	0,65	0,65	0,60	0,65	0,65
Schweinefleisch pro Pfund .	0,60	0,60	0,65	0,65	0,70	0,70	0,70	0,75	0,65	0,65
Hammelfleisch pro Pfund .	0,45	0,50	0,50	0,60	0,65	0,65	0,60	0,60	0,65	0,65
Kalbfleisch pro Pfund . .	0,45	0,45	0,50	0,50	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60

Die wirthschaftlichen Verhältnisse im Allgemeinen bei uns anbelangend, ist mir durch die Freundlichkeit des Kreisgerichtsdirektors von Dortmund eine Zusammenstellung der bei dem Königlichen Kreisgericht daselbst anhängig gemachten Sachen, Subhastationen, Konkurse u. s. w. namentlich auch der Exekutionen gegeben. Diese statistische Aufstellung aus den Jahren 1870 bis 1877 giebt ein geradezu grauenhaftes Bild.

Es waren beim Königlichen Kreisgerichte zu Dortmund und bei der Königlichen Kreisgerichts-Kommission zu Schwerte anhängig resp. wurden bearbeitet.

	Subhastationen.	Konkurse.	Wechsel-Prozesse.	Andere Haupt-Prozesse.	Bagatell-Prozesse.	Exekutionen.
Im Jahre 1870	152	13	1 623	2 185	16 416	19 677
= = 1871	165	19	1 612	2 650	16 910	21 748
= = 1872	127	17	1 166	2 752	17 910	23 011
= = 1873	92	10	1 223	3 016	15 324	20 023
= = 1874	70	21	2 337	4 079	16 524	24 828
= = 1875	115	13	4 119	3 015	20 676	36 492
= = 1876	267	26	4 230	3 604	20 162	43 601
= = 1877	438	33	3 191	3 132	22 242	45 340

Herr **Stumm:** Hängt dieses nicht auch damit zusammen, in welcher Weise die Bevölkerung seit 1870 zu- resp. abgenommen hat?

Herr **Massenez:** Es ist ungefähr gegen jeden dritten Mann eine Exekution erfolgt.

In den letzten 10 Jahren hat nur eine dreimalige Zählung der Einwohner des Gerichtsbezirks Dortmund, einschließlich der Gerichtskommission Schwerte stattgefunden.

Die Einwohnerzahl betrug:

nach der Zählung von	1867	102 731,
= = = =	1871	126 472,
= = = =	1875	154 438.

Vorsitzender: Sie haben diese Thatsachen beigebracht, um zu zeigen, daß die Löhne nicht mehr herabgesetzt werden können?

(Zustimmung des Sachverständigen.)

Damit haben Sie zugleich Frage 5:

Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

beantwortet.

Herr **Massenez:** Ich bitte mir in Bezug auf die vorige Frage, noch einige Worte zu gestatten. Die von uns gezahlte Löhne vertheilen sich pro Kopf unserer Arbeiterbevölkerung (die Arbeiter mit ihren Frauen und Kindern) auf 68,8 ₰ pro Tag.

Vorsitzender: Wenn Sie den Lohn des einzelnen Familienvaters nehmen?

Herr **Massenez:** Jawohl; bei unseren Gruben hat ein Arbeiter 780 *M.*, bei den Hochöfen 843 *M.*, im Stahl- und Walzwerk 1039 *M.* pro Jahr verdient. Von diesen Löhnen kommen auf den Kopf der Bevölkerung bei den Gruben 205 *M.*, bei den Hochöfen 253 *M.*, bei den Stahlwerken 279 *M.*, durchschnittlich 251 *M.*, dies ergiebt also 68,8 ₰ pro Tag.

Herr **Meier:** Sie nehmen an, daß die andern Mitglieder der Familie nichts verdienen?

Herr **Massenez:** Das trifft im Allgemeinen zu.

Herr **Stumm:** Sie können uns die Zahlen von 1873 nicht angeben?

Herr **Massenez:** Ich würde dieselbe nachbringen können.

Frage 6:

Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Die Lohnerhöhungen haben im allgemeinen auf die Moralität der Arbeiter keinen günstigen Einfluß ausgeübt. Die Arbeiter haben selten gespart, während ihre Bedürfnisse sich erheblich vergrößert haben.

Vorsitzender: Wie ist es mit den Leistungen geworden?

Herr **Massenez:** Dieselben sind zurückgegangen.

Herr **Stumm:** Wenn sie jetzt mit einigen 60 Pfennigen pro Kopf auskommen müssen, haben sie nicht ein Recht darauf, ihre Bedürfnisse in die Höhe zu schrauben?

Herr **Massenez:** Ich glaube, daß sich diese Frage 6 auf den Ausnahmezustand bezieht, welchen wir im Jahre 1872/73 hatten, und ich spreche auch nur in diesem Sinne, daß diese ungewöhnlichen Lohnerhöhungen den Arbeiter in moralischer Beziehung nicht gefördert haben, daß vielmehr diese sogenannten guten Jahre ihn verdorben haben; er hat sich an Bedürfnisse gewöhnt, die er normal nicht befriedigen kann, die für ihn auch nicht passen, und es ist ihm schwer geworden, sich dieselben wieder abzugewöhnen. Die Hungerlöhne, die wir heute leider unseren Arbeitern zahlen müssen, bedürfen allerdings entschieden einer Aufbesserung; heute ist unser Arbeiter so willig, wie man es wünschen kann; die Leistungen der Leute sind gestiegen. Unsere Hüttenärzte konstatiren übrigens seit den letzten zwei Jahren als Folge der schlechteren und ungenügenden Ernährung eine Verschlechterung des Gesundheitszustandes.

Herr **Stumm:** Ich möchte bemerken, daß die Frage sich nicht blos auf die Löhne von 1873 bezieht, also nicht blos auf die plötzlichen, sondern auf alle Lohnerhöhungen, die überhaupt stattgefunden haben.

Herr **Massenez:** Soweit die Lohnerhöhungen im Einverständniß zwischen Arbeitern und Arbeitgebern vereinbart worden sind, haben dieselben günstig gewirkt; da aber, wo die Arbeiter durch Strikes und dadurch, daß sie die momentane Lage der Arbeitgeber sich zunutze gemacht haben, indem sie dieselben gezwungen haben, ihren Forderungen nachzugeben, um nur ihre Kontrakte erfüllen zu können, höhere Löhne zu zahlen, in diesen Fällen haben überall die höheren Löhne ungünstig eingewirkt.

Frage 7:

Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

Speziell in Hörde haben keine Strikes von irgend welcher Bedeutung stattgefunden; die sozialdemokratischen Agitationen haben bei uns ebenfalls gar keinen Boden; bei den letzten Wahlen sind in unserer Arbeiterstadt im Ganzen nur 8 Stimmen auf socialdemokratische Kandidaten gefallen.

Herr **Stumm:** Bestehen in Hörde Gewerkvereine?

Herr **Massenez:** Nein.

Vorsitzender: Sie sagten aber vorhin, daß die Arbeitslöhne durch Strikes in die Höhe geschraubt worden sind.

Herr **Massenez:** Ja, die Strikes auf den Nachbarwerken haben uns ebenfalls indirekt zu Lohnerhöhungen genöthigt.

Frage 8:

Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

Die englischen Arbeitslöhne stehen wesentlich höher als die unsrigen, die belgischen stehen mit den unsrigen ungefähr gleich.

Herr **Stumm:** Ist Ihnen vielleicht bekannt, wie die Arbeitslöhne auf den spanischen Gruben oder in Algier stehen, und ob dort die Löhne derart sind, daß sie eher einer Ermäßigung, als einer Erhöhung entgegengehen?

Herr **Massenez:** Ich habe mich über die Verhältnisse der Gruben in Algier zu orientiren gesucht. Es handelte sich um die Pachtung einer Grube und ich habe gefunden, daß die Arbeitslöhne daselbst nicht sehr hoch sind.

Herr **Meier:** Können Sie eine Zahl angeben?

Herr **Massenez:** Ich kann sie später beibringen, ich möchte gern genaue Ziffern geben, die Arbeitslöhne sind heute schon billig, speziell in Algier; die spanischen Arbeitslöhne können auch unmöglich hoch sein, weil die spanischen Gruben ihre Erze so billig verkaufen.

Herr **Stumm:** Das Billige ist doch relativ nach den Lebensmittelpreisen und den Leistungen.

Herr **Massenez:** Dies ist richtig. Die Möglichkeit einer Lohnermäßigung ist dort wahrscheinlich durch Verstärkung der Arbeitsleistung zu erzielen, denn so angestrengt wie der deutsche und der englische Grubenarbeiter hat der Zweig der lateinischen Race noch nicht arbeiten gelernt.

Herr **Stumm:** Rechnen Sie die Wallonen nicht zur lateinischen Race?

Herr **Massenez:** Ja, dieselben sind allerdings tüchtige Arbeiter und speziell als Maurer.

Herr **Meier:** Und die Franzosen!

Vorsitzender: Ich glaube, Sie haben bereits die Frage 9:

Sind die Arbeitslöhne einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

beantwortet, und wir können zu

c. Frachten.

Frage 1:

Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

übergehen.

Herr **Massenez:** Ich habe in Bezug auf die Frachten bereits einige Mittheilungen gemacht.

Die folgende Tabelle enthält unsere Frachtsätze nach den größeren Plätzen:

Eisenbahnfracht von Hörde pro 10 000 kg

nach	für Roheisen	für Stabeisen u. Schienen
Duisburg und Ruhrort . .	26 ℳ	33 ℳ
Ludwigshafen loko	108 „	141 „
„ transito . .	102 „	135 „
Cassel	59 „	85 „
Leipzig	91 „	157 „
Chemnitz	129 „	194 „
Magdeburg	90 „	136 „
Hannover	67 „	87 „
Hamburg loko	90 „	135 „
„ transito	97 „	115 „
Berlin	113 „	174 „
Stettin	158 „	231 „
Rotterdam	80 „	80 „
Antwerpen	$86_{,40}$ „	$86_{,40}$ „
Amsterdam	80 „	80 „
Basel	158 „	202 „
Mit theilweiser Benützung des Wasserwegs		
Ludwigshafen	77 „	92 „
Königsberg	200 „	280 „

Unser Hauptabsatzgebiet ist Nord- und Mitteldeutschland.

Vorsitzender: Exportiren Sie auch?

Herr **Massenez:** Wir haben nur einen schwachen Export von Schienen, Rädersätzen, Qualitätseisen u. dergl. nach Holland, Italien und Dänemark.

Frage 2:

Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Unsere Frachten sind auf der Basis des Reformtarifs konstruirt; dieselben betragen pro Kilometer und 1000 kg.

für Eisensteine $2_{,00}$ ₰ für die ersten 50 km,
und $1_{,80}$ „ für weitere Entfernungen;
für Roheisen $2_{,30}$ „ für die ersten 50 km,
und $2_{,20}$ „ für weitere Entfernungen;

beides zuzüglich einer Expeditionsgebühr von

ℳ $0_{,08}$ bis 10 km,
„ $0_{,09}$ von 11 bis 20 km
„ $0_{,10}$ „ 21 „ 30 „
„ $0_{,11}$ „ 31 „ 40 „
„ $0_{,12}$ über 40 km.

Vorsitzender: Ich bitte noch den letzten Theil der Frage zu beantworten; ob besondere Beschwerden zu erheben sind?

Herr **Massenez:** Unsere Wünsche in Bezug auf Erleichterung des Transportverkehrs fasse ich in folgenden Sätzen zusammen:

Frachtsätze für vorgelegene Stationen sollen nicht höher bemessen werden als für entfernter gelegene.

Die Belastung der Transporte auf kurze Entfernungen durch die hohe Expeditionsgebühr soll durch weitere Ermäßigung der Expeditionsgebühr vermindert werden.

Roheisen von Hörde nach	Entfernung Meilen	Totalfracht ℳ	Expeditionsgebühr ℳ	Prozente der Fracht.
Aplerbeck . . .	$0_{,52}$	7	$5_{,96}$	85
Holzwickede . .	$1_{,21}$	10	$7_{,53}$	76
Schwerte . . .	$2_{,43}$	14	$9_{,14}$	65
Menden . . .	$5_{,49}$	22	$11_{,02}$	50
Hagen	$4_{,28}$	19	$10_{,44}$	55
Essen	$5_{,81}$	21	$9_{,38}$	45
Ruhrort . . .	$8_{,79}$	28	$10_{,42}$	38
Düsseldorf . .	$10_{,73}$	30	$8_{,54}$	28

Direkte Sätze sollen nicht höher sein, als Frachten aus gebrochener Kartirung:

Hörde-Hamburg direkt $13_{,50}$ ℳ pro 1 000 kg Stabeisen
„ Dortmund $0_{,9}$ ℳ } $11_{,50}$ ℳ „ „ „
Dortmund-Hamburg $10_{,6}$ „ }
Hörde-Kiel direkt $18_{,30}$ ℳ
Hörde-Dortmund $0_{,9}$ ℳ }
Dortmund-Hamburg $10_{,6}$ „ } $17_{,40}$ ℳ „ „ „
Hamburg-Altona $0_{,9}$ „ }
Altona-Kiel $5_{,0}$ „ }

Nothwendigkeit billigerer Tarifsätze nach den Hafenplätzen.

Nothwendigkeit der Einrichtung einer vierten Spezialtarifklasse und einer zweiten Stückgutklasse.

Frage 3:

Genießt das Ausland billigere Frachten, als Sie, und in welcher Weise macht sich dies geltend?

Das läßt sich in diesem Fall für England direkt in Bezug auf Eisenbahnfrachten nicht sagen. Die englischen Eisenbahnfrachten sind heute noch etwas höher, als die unsrigen und jedenfalls einer wesentlichen Ermäßigung fähig, dagegen sind die belgischen Eisenbahnfrachten wesentlich billiger konstruirt, als die unsrigen, und dadurch ist unsere Industrie der belgischen gegenüber im Nachtheil.

Herr **von Schloer:** Ist dem Herrn Sachverständigen nicht bekannt, daß die ausländischen Fabrikate auf deutschen Bahnen billigere Frachten haben, als unsere Fabrikate?

Herr **Massenez:** Ich erlaube mir, Ihnen die folgende vergleichende Uebersicht von Frachtsätzen zu geben, aus welcher Sie entnehmen, daß in vielen Fällen eine Begünstigung des Auslandes auf den deutschen Bahnen stattfindet.

(Die hierher gehörende Tabelle siehe umstehend.)

Sie sehen an der Frachtvergleichung Antwerpen—Kaiserslautern und Heißen—Kaiserslautern, daß im belgisch-südwestdeutschen Verkehre die Frachtsätze um ca. 22 pCt höher sind, als im rheinisch-Saarbrücker Verkehr.

Herr **Meier:** Sind das dieselben Distanzen?

Herr **Massenez:** Das nicht, es ist das Verhältniß der Fracht pro Tonne und Kilometer berechnet.

Herr **Huber:** Haben Sie für den Absatz Ihrer Fabrikate hauptsächlich Eisenbahn- und Wassertransporte?

Herr **Meier:** Wir können Wassertransporte nur benutzen von Ruhrort und Duisburg aus nach Holland und Antwerpen. Die Häfen, über welche wir verschiffen, sind Antwerpen und Rotterdam.

Herr **Huber:** Gehen die Transporte nach Süddeutschland per Bahn oder Wasser?

Herr **Massenez:** Den größten Theil schicken wir per Bahn; Transporte nach Baden, Hessen, Württemberg senden wir über Duisburg, von da zu Wasser nach Mannheim.

Herr **Huber:** Können Sie einen Durchschnitt der Mengen angeben, welche Sie über Antwerpen nach dem Osten Deutschlands versenden?

Herr **Massenez:** Ich bin jetzt nicht im Stande, diese Angaben zu machen. Es gehen große Massen von Westfalen über Antwerpen heraus und dann nach den Ostseehäfen.

Herr **Huber:** Ich möchte noch fragen, ob durch das Ausland erhebliche Mengen Ihrer Fabrikate gehen, um dann über die Ostseehäfen wieder nach Deutschland eingeführt zu werden.

(Zustimmung des Sachverständigen.)

Können Sie nicht approximativ Ziffern angeben?

Herr **Massenez:** Ich habe im Augenblick darüber keine Zahlen zur Verfügung. Ueber die Begünstigungen der ausländischen Fabrikate durch die Frachttarife auf den deutschen Eisenbahnen könnte ich noch eine Reihe von Bei-

Vergleichende Uebersicht
der Frachtsätze über Roheisen, Eisen und Stahl façonirt u. s. w. und Eisen- und Stahlwaaren aller Art u. s. w.

Angabe der Beförderungsstrecke.	Angabe des Verkehrs.	Entfernung in Kilometern.	Frachtsatz pro 1 000 kg in Mark.	Macht pro Tonne und Kilometer.	Bemerkung.

1. Roheisen.

Antwerpen—Türkismühle.	Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr .	442	10,60	2,398	
Antwerpen—Kaiserslautern.	Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr .	465	11,20	2,408	
Heißen—Türkismühle.	Rheinisch-Saarbrücker Verkehr . .	352	10,30	2,926	
Heißen—Kaiserslautern.	Rheinischer Eisenbahn-Verkehr . .	314	8,62	2,745	

Die Frachtsätze des Belgisch-Südwestdeutschen Verkehrs sind also gegen dieselben des Rheinisch-Saarbrücker Verkehrs um 22 pCt. und gegen dieselben des Rheinischen Eisenbahn-Verkehrs um 11 pCt billiger.

Brüssel—Oberhausen.	Deutsch-Belgisch-Franz. Verkehr .	276	8,03	2,940	
Aachen—Oberhausen.	Bergisch-Märkischer Lokal Verkehr .	137	4,30	3,138	

Die Frachtsätze des Deutsch-Belg.-Franz. Verkehrs sind also gegen dieselben des Berg.-Märk. Lokal-Verkehrs um 7 pCt. billiger.

2. Eisen und Stahl façonirt als Stab-, Band-, Flach-, Quadrat-, Rundeisen-Träger, ausgewalzte Bleche, Schienen, Schwellen und Schienen- und Schwellen-Befestigungs-Material.

Paris—Ludwigshafen.	Badisch-Pfälz.-Franz. Verkehr . .	555	15,19	2,737	
Amanweiler—Ludwigshafen.	Südwestdeutscher Verkehr . . .	230	8,80	3,826	

Die Frachtsätze des Bad.-Franz. Verkehrs sind also gegen dieselben des Südwestdeutschen Verkehrs um 40 pCt. günstiger.

Rotterdam—Basel via Oberhausen.	Niederländ.-Elsaß-Lothr. Verkehr .	742	23,184	3,125	
Oberhausen—Basel.	Rheinischer Verkehr	588	18,90	3,215	

Die Frachtsätze des Niederl.-Elsaß-Lothr. Verkehrs sind also gegen dieselben des Rhein. Eisenbahn-Verkehrs um 2,8 pCt. billiger.

Antwerpen—Noveant-Grenze.	Belgisch-Elsaß-Lothr. Verkehr . .	341	9,27	2,750	
Ulflingen—Noveant-Grenze.	Elsässisch-Lothr.-Luxemb. Verkehr .	152	7,90	5,200	

Die Frachtsätze des Belg.-Elsaß-Lothr. Verkehrs sind also gegen dieselben des Elsaß-Lothr.-Luxemb. Verkehrs um 90 pCt. günstiger normirt.

Antwerpen—Burbach.	Belgisch-Südwestd. Verkehr. . .	390	12,70	3,300	
Heißen—Burbach.	Rhein.-Saarbrücker Verkehr . .	360	13,90	3,861	

Die Frachtsätze des Belgisch-Südwestd. Verkehrs sind also gegen dieselben des Rheinisch-Saarbrücker Verkehrs um 17 pCt. günstiger normirt.

3. Eisen- und Stahlwaaren aller Art als Brückentheile, Maschinentheile, Chabotten, Ambosse, Axen, Schiffsanker ꝛc.

Seraing—Oberhausen.	Deutsch-Belg.-Franz. Verkehr . .	205,5	10,21	4,956	
Aachen—Oberhausen.	Berg.-Märk. Lokal-Verkehr . . .	137,0	7,40	5,400	

Die Frachtsätze des Deutsch-Belgisch-Franz. Verkehrs sind also gegen dieselben des Bergisch-Märk. Lokal-Verkehrs um 9 pCt. günstiger normirt.

Paris—Eydtkuhnen.	Deutsch-Belg.-Franz. Verkehr . .	1 786,0	59,36	3,323	
Aachen—Eydtkuhnen.	Ostdeutsch-Rhein. Verkehr . . .	1 389,0	63,90	4,600	

Die Frachtsätze des Deutsch-Belgisch-Franz. Verkehrs sind also gegen dieselben des Ostdeutschen Rhein. Verkehrs um 38 pCt. günstiger normirt.

spielen geben, ich glaube aber, daß die angeführten wohl genügen werden.

Vorsitzender: Die Frage 4:

Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

ist auch bereits erledigt.

Wir können übergehen zu:

d. Verkaufspreise.

Frage 1

Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte?

Herr **Massenez:** Diese Frage kann ich gleichzeitig mit der Frage 3 behandeln.

Es kostete:	1878	1877	1876	1875	1874	1873	1872	1871	1870
Ordinäres Puddelroheisen	45	45	48	54	57— 78	132	—	—	—
Weißstrahliges Roheisen	55— 56	56	59	72	81—102	180	—	—	—
Deutsches Gießereiroheisen	62— 65	64—68	70	78	84—102	180	—	—	—
Deutsches Bessemer-Roheisen . . .	67— 69	74—78	80— 84	90	102—150	190	—	—	—
Stabeisen	112	120	145	168	186—240	360	—	—	—
Feinkornschienen	—	125	132—150	168	186—240	350	—	—	—
Kesselbleche	165	175	186	220	252—300	480	—	—	—
(Walzdraht	135)	—	—	—	—	388	—	—	—
Bessemer-Schienen	120—148	150	156	210	255—320	400	—	—	—
Bessemer-Bandagen	145	180	200	245	310	390	340	315	367
Bessemer-Laschen	130	147	200	225	325	360	250	—	—
Rädersätze	230	250	300	350	550	525	410	400	400

Herr **Meier:** Welche Preise werden für Stahlschienen gemacht?

Herr **Massenez:** Das letzte Geschäft, was wir gemacht haben, haben wir zu 153,60 *M.* loko Berlin geschlossen.

Herr **Stumm:** Sie haben von Roheisenpreisen gesprochen; an wen verkaufen Sie das Roheisen?

Herr **Massenez:** An die Drahtfabriken, dann Bessemer-Roheisen in geringeren Quantitäten an die Nachbarwerke, speziell an Hoesch.

Herr **Stumm:** Welche Qualität von anderem deutschen Roheisen konkurrirt mit dem Roheisen, für welches Sie 45 *M.* als Verkaufspreis angaben?

Herr **Massenez:** Dieses Roheisen ist nur geeignet zu ganz ordinären Zwecken, es würde konkurriren mit dem luxemburger Roheisen. Heute kostet das luxemburger Roheisen auch ungefähr 45 *M.*

Herr **Stumm:** Sind in Ihrem Roheisen Möllerschlacken enthalten?

Herr **Massenez:** Im Möller für dieses Roheisen, ja, aber keine Puddelschlacken.

Herr **Stumm:** Sind in Ihrem Roheisenmöller bloß Schweißofenschlacken enthalten?

(Wird bejaht.)

Kaufen Sie von fremden Werken Schweißofenschlacken?

Herr **Massenez:** Ja, von Draht-Walzwerken und ebenso von Stahlwerken. Das weißstrahlige Roheisen ist das von bekannter Qualität, welches sich zur Drahtfabrikation und Puddelstahlfabrikation gut eignet. Das Gießereiroheisen hat hier mehr einen nominellen Preis, da wir diese Fabrikation, wie ich schon die Ehre hatte zu bemerken, eingestellt haben. Unser eigenes Bessemer-Roheisen ist theurer, als man es von England kaufen kann, nichtsdestoweniger werden von benachbarten Stahlwerken kleinere Posten zu diesen höheren Preisen gekauft.

Herr **Stumm:** Verwenden Sie zum Bessemer-Roheisen gar keine Schweißofenschlacke, auch nicht von Stahlwerken?

Herr **Massenez:** Wenn die Schweißschlacke phosphorfrei ist, so kann man dieselbe gerade so gut wie ein edles Erz zur Herstellung von Bessemer-Roheisen verwenden. Es gibt leider nicht viel derartige Schlacken. Wir beziehen z. B. monatlich drei Waggons solcher Schweißschlacken.

Frage 2:

Wie steht es mit den Verkaufspreisen bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Die Verhältnisse sind auf den Nachbarwerken analog.

Vorsitzender: Frage 3:

Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

Ich bitte Sie, daß Sie uns diese Frage recht ausführlich beantworten, denn es geht heute in Folge eines Artikels der Freihandelskorrespondenz eine starke Erregung darüber durch das Land, namentlich bei den Eisenbahnverwaltungen, daß die deutsche Eisenindustrie sich erlaubt hat, nach dem Auslande billiger zu verkaufen, als nach dem Inlande.

Herr **Massenez:** Ich für meinen Theil halte es für ganz natürlich, daß man in seinem Heimathlande einen besseren Preis erzielt als im Auslande. Der eigene Markt muß den Landeskindern gesichert sein. Wenn hier vom Auslande die Rede ist, so sind damit nicht die Industrieländer England und Belgien gemeint, sondern jene Länder, welche keine entwickelte Eisenindustrie besitzen, wie Italien, Spanien, Rußland. Die Belgier verkaufen in Belgien, die Engländer in England theurer als ins Ausland. Wir Alle suchen den Ueberschuß unserer Produktion über den Konsum des eigenen Landes in's Ausland zu werfen. In diesem Bestreben begegnet also die deutsche Industrie der Konkurrenz von Belgien und England. Wenn wir daher Exportarbeit haben wollen, so müssen wir den Preisen folgen, welche England stellt, das sind die sogenannten Weltmarktpreise. Wenn es wirklich deutsche Eisenbahnen gibt, die sich darüber beschweren, daß sie nicht zum Weltmarktpreise kaufen können, dann verlangen dieselben damit, daß unser Heimathland zum offenen Markt für den Absatz der Ueberproduktion, der den sämmtlichen übrigen Industrieländern gemacht werde; ob ein derartiges Verlangen aber billig und vernünftig ist, möchte ich hier nicht näher untersuchen. Auf dem Weltmarkt sind es nicht wir,

welche den Preis machen, sondern der Preis wird uns diktirt, einmal durch diejenigen ausländischen Werke, welche vermöge ihrer natürlichen Verhältnisse, speziell auch ihrer günstigen Transportverhältnisse, in der Lage sind, am billigsten zu fabriziren, secundo loco wird aber der Preis häufig nicht nur durch die Selbstkosten der am billigsten arbeitenden Werke vorgeschrieben, sondern durch die Arbeitsnoth, in der sich das eine oder andere Werk befindet und die es veranlaßt, um jeden Preis Arbeit zu holen. Wir sind in Folge dessen im Laufe des letzten Jahres, da die Konsumtionsfähigkeit in Europa allgemein stark abgenommen hat, auf dem ausländischen Markte Preisen begegnet, welche weit unter den Selbstkosten selbst der am billigsten fabrizirenden Werke liegen. Es ist nun für ein Land, welches nach seinen allgemeinen Verhältnissen eine wohl entwickelte Industrie haben muß, selbstverständlich, daß die Fabrikationskraft seiner Industrie sich nicht eben ausgleicht mit seinem momentanen Konsum; wenn man kein dünn bevölkertes Land, sondern einen kräftigen Staat haben will, wenn man bewirken will, daß, wie bei uns, in einzelnen Distrikten 30 000 Menschen auf der Quadratmeile leben können, so ist es nothwendig, daß möglichst viel Arbeit im Lande geschafft und daß der Ueberschuß der Produktion über den eigenen Konsum außer Landes geschickt und verkauft werde. Durch Vermehrung unseres Arbeitsquantums werden wir in den Stand gesetzt, zu billigeren Selbstkosten zu arbeiten, da sowohl die Betriebs- als die Generalkosten sich bei steigendem Arbeitsquantum verringern. Nur dadurch, daß die deutschen Schienenwalzwerke mindestens die Hälfte ihrer Beschäftigung vom Auslande hereinholen, sind dieselben in der Lage, in Deutschland ohne Schaden zu den Preisen verkaufen zu können, wie dieselben heute von den deutschen Bahnen bezahlt werden. Es ist aber ganz naturgemäß, daß wir, abgesehen davon, daß im Auslande überhaupt keine höheren Preise zu erzielen sind, nach dem Auslande billiger verkaufen.

Vorsitzender: Es wurde namentlich noch darauf hingewiesen, daß Sie im Inlande theurere Preise forbern, als die Ausländer in unserem Lande stellen. Der Vorwurf, der gemacht wurde, ist, daß Sie theurere Preise vom Inlande, als die Ausländer in unserem Inlande fordern?

Herr **Massenez**: Gewiß, das wundert mich gar nicht. Wenn das Ausland den Ueberschuß seiner Fabrikate nach Deutschland werfen will, so wird es natürlich zu möglichst billigen Preisen anbieten müssen, um überhaupt Chance zu haben, das Geschäft in Deutschland zu machen. Die Engländer und Belgier betrachten in diesem Falle Deutschland als Weltmarkt. Wenn Sie wollen, daß wir unsere Preise denen des Auslandes akkommodiren, dann tritt ja eben gerade der Fall ein, daß wir vollkommen schutzlos sind, unsere Preise also jeweilig dem Arbeitsbedürfniß des Auslandes vollständig unterordnen müssen. Ein solches Verlangen kann von keiner vernünftigen Wirthschaftspolitik gestellt werden. Dabei kommt doch auch die Solidarität der Interessen in Betracht. Wenn wir auch heute von den deutschen Bahnen uns höhere Preise geben lassen, als diese deutschen Bahnen bezahlen müßten, wenn sie ihre Schienen im Auslande kauften, so kommt der Vortheil dieses Vorgehens wieder vollständig den Bahnen zu gute, indem wir ja durch Verfrachtung unserer Massengüter ihre besten Konsumenten sind.

Herr **Stumm**: Aber nicht der preußischen Ostbahn?

Herr **Massenez**: Der direkteste Vortheil kommt natürlich denjenigen Bahnen zu Gute, welche in den Industriedistrikten selbst liegen. Ohne Zweifel partizipiren aber auch die entfernter liegenden Bahnen indirekt an diesen Vortheilen. Wenn eine große Industrie, wie die unsrige, zum Erliegen kommt, so werden die sämmtlichen anderen Industrien und ganz speziell die Landwirthschaft auf das allerempfindlichste davon mit berührt, und die Stagnation, die im Handel und Verkehr in den Industriedistrikten eintritt, wird sich, wenn auch langsam, so doch absolut sicher auf die übrigen Zweige der wirthschaftlichen Thätigkeit der Nation übertragen. Wenn man mir sagt: Die Ostbahn könnte so und soviel, sagen wir 100 000 *M*, jährlich sparen, wenn sie sich ihre Schienen von England kaufte, so kann ich in dieser Differenz doch kein Moment finden, welcher ein Staatsinstitut bestimmen sollte, seine Arbeit ins Ausland zu geben.

Herr **Stumm**: Ich glaube, es wird allerdings für den Herrn Sachverständigen außerordentlich schwierig sein, von seinem Gesichtspunkte aus die Frage zu beantworten, die, wie ich glaube, in der einfachen Thatsache liegt, daß die deutschen Staatsbehörden es mit ihrer Verantwortlichkeit unvereinbar gefunden haben, für Staatslieferungen die Wirksamkeit des einseitigen Freihandels pure eintreten zu lassen. Ich glaube, daß ist am Ende die ganze Erklärung?

Herr **Massenez**: Ich kann Ihnen anführen, daß die Rheinische Eisenbahngesellschaft vor einigen Wochen noch ein großes Schienenquantum, $7^1/_2$ Millionen Kilogramm, zu vergeben hatte; diese Privatbahn hat, obschon sie äußerst billige Offerten von Cockerill hatte, nichtsdestoweniger zu viel höherem Preise — die Preisdifferenz betrug 19 *M* — uns das Geschäft gegeben. Das hat eine Privatbahn gethan. In analoger Weise ging um dieselbe Zeit die Köln-Mindener Bahn mit einem Geschäfte von 3000 t Schienen vor, indem sie diese Schienen zu weit höherem Preise, als er von Belgien gefordert war, den inländischen Werken übertrug. Unsern theoretischen Volkswirthen mag ein solches Verhalten der Konsumenten gegen die Produzenten allerdings unbegreiflich erscheinen. Wenn wir in den Stand gesetzt sein sollen, unsere Schienen zu den heutigen Preisen, welche schon sehr niedrig sind, zu verkaufen, dann dürfen wir nicht gezwungen werden, unsere Fabrikation noch weiter einzuschränken. Wir sind genöthigt, die Preise zu halten, die wir heute verlangen; zwingt man uns, auf Weltmarktpreise im eigenen Lande einzugehen, so richtet man unsere Industrie vollends zu Grunde.

Herr **Meier**: Sie haben vorhin bemerkt, daß Sie Ihre Produktion gar nicht eingeschränkt hätten. Sie sagten, Sie müßten dann noch mehr Ihre Produktion einschränken. Ich habe vorhin verstanden, Sie hätten sie gar nicht eingeschränkt, also müßten Sie viel Arbeit bekommen haben?

Herr **Massenez**: Davon war noch nicht die Rede, darüber habe ich noch kein Wort verloren.

Vorsitzender: Sie sagen, wenn Sie die Preise so stellten, wie das Ausland im Inlande, dann würden Sie vollständig zu Grunde gehen?

Herr **Massenez**: Ja.

Vorsitzender: Ich glaube die Frage ist nun beantwortet.

Herr **v. Schloer**: Es scheint mir, daß der Herr Sachverständige zwei wesentlich verschiedene Gesichtspunkte in Ihrer Auseinandersetzung etwas vermischt haben. Es ist nämlich unbestritten und thatsächlich festgestellt, daß die deutsche Industrie in Deutschland um höhere Preise verkauft, als sie ihre Waare ins Ausland liefert. Ebenso ist festgestellt, daß die deutsche Industrie bei ihrer Befriedigung des inländischen Konsums höhere Preise bezahlt erhält, als der Konsum durch Lieferung ausländischer Produkte befriedigt werden könnte. Mir scheint, daß ein Theil dieser Erscheinungen vollkommen in einer naturgemäßen Entwicklung der betreffenden Beziehungen seine Erklärung findet, daß dagegen ein anderer Theil dieser Erscheinungen nur erklärt werden kann dadurch, daß die Rücksichten, die außerhalb der naturgemäßen Ent-

wicklung der Verhältnisse liegen, zur Geltung gekommen sind zu Gunsten der deutschen Industrie.

Ich will versuchen, mich besser verständlich zu machen: Es ist ja doch selbstverständlich, daß Sie, wenn Sie z. B. von Ihrem Produktionsorte aus in der Richtung nach Westen oder nach dem Süden verkauften, da höhere Preise zu stellen in der Lage sind, als beim Absatz nach anderen Richtungen, weil der auswärtige Produzent von seinem Produktionsplatze aus bis etwa zu dem Ihrigen die Fracht im Voraus erlegen muß, und Sie von dort aus mit ihm eigentlich auf gleicher Basis konkurriren. Also ich kann mir denken, daß ein Theil der angeführten Erscheinungen durch natürliche Einwirkung der Verhältnisse seine volle Erklärung findet. Andere Erscheinungen aber, namentlich, wenn die inländische Konsumtion mit Rücksicht auf die Verhältnisse der deutschen Eisenindustrie höhere Preise bezahlt, als sie bezahlen würde bei völlig freier Konkurrenz, diese Erscheinungen beruhen nun nicht auf der naturgemäßen Regelung des Verkehrs, sondern auf der Rücksicht, die der inländischen Industrie von den betreffenden Konsumenten zugewendet wird.

(Wird vom Sachverständigen bestätigt.)

Nun sagen Sie, diese Rücksichten würden Ihnen zugewendet, weil die inländischen Institute beziehungsweise Eisenbahnen ein Interesse daran haben, unsere inländische Produktion wenigstens soweit aufrecht zu erhalten, daß sie nicht verschwindet, denn der Verlust, der diesen Anstalten dadurch entstehen würde, wenn unsere Industrie zum Erliegen käme, ist jedenfalls größer und überwiegt die Opfer, die ihnen die höheren Schienenpreise auferlegen. Sie sagen also, diese Rücksicht wird von den betreffenden Bahnen genommen in ihrem eigenen Interesse. Nun werden Sie mir zugeben, daß nur bei den Bahnen eine solche Rücksicht eintreten kann, bei den übrigen Konsumenten aber nicht?

Herr **Massenez**: Da findet sie auch nicht statt

Vorsitzender: Darf ich mir die eine Frage daran zu knüpfen erlauben: besteht in Deutschland, beziehungsweise in welchen Gegenden, eine Vereinbarung zwischen den Schienenfabrikanten, daß sie Aufträge gemeinschaftlich übernehmen und unter sich verhältnißmäßig vertheilen?

Herr **Massenez**: Wenn eine Fabrikation so leistungsfähig ist, wie diejenige der deutschen Schienenwerke, welche nicht nur den Konsum des einheimischen Marktes leicht decken kann, sondern im Stande ist, den Bedarf des ganzen Kontinents zu befriedigen, so ist es leicht begreiflich, daß diese Werke, wenn es sich um Vertheilung der Arbeit im eigenen Lande handelt, in dem einen oder dem anderen Falle sich unter einander verständigen, um sich nicht durch die gegenseitige Konkurrenz zu ruiniren. Ich halte ein derartiges Verfahren für ganz selbstverständlich.

Vorsitzender: Aber eine bindende Vereinigung der Schienenfabrikanten besteht nicht?

Herr **Massenez**: Sie finden ja analoge Verhältnisse auch beim Staate. Betrachten Sie die fiskalischen Gruben in Saarbrücken. Die hat also zufälligerweise ein Mann in der Hand, während dieselben ebenso gut in den Händen von einem halben Dutzend von Besitzern sein könnten; heute fixirt dieser Eine den Preis, er sagt dem Publikum: „Soviel kosten meine Kohlen." Der gleiche Fall würde vorliegen, wenn die Schienenwerke, sei es auch nur formell, in eine Hand gelegt wären, welche den Preis bestimmte. Das Publikum würde dann ebenso wenig etwas daran zu erinnern finden, wie gegen die Preisfixirung der Kohlen im Saarbrücker Revier.

Vorsitzender: Ich muß das angeführte Beispiel als völlig unzutreffend und auf irrigen Voraussetzungen beruhend zu bezeichnen mir erlauben. Die Saarbrückener Kohle hat die beträchtlichste Konkurrenz von allen Seiten: von Westfalen, Belgien; die Saarbrückener Werke haben nicht selbstständig die Preise festzustellen, sondern sie haben der Konkurrenz sehr bedeutende Opfer zu bringen.

Herr **Massenez**: Innerhalb eines gewissen Rayons haben sie doch die Preise festzustellen. Mit dieser Beschränkung dürfte mein Beispiel doch zutreffend sein.

Vorsitzender: Der Herr Sachverständige hat die Frage noch nicht präzis beantwortet; ob eine bindende Vereinbarung zwischen den Schienenwerken besteht: Sie sagten, es finden Pourparlers von Fall zu Fall statt, wie Sie Sich ausdrückten, aber es geht durch den Mund des Publikums, daß eine bestimmte Vereinigung zwischen den Schienenwalzwerken stattfindet und daß sie für jede Submission den Preis fixirt, daß sie gemeinschaftlich durch irgend wen für den und den Preis anbietet und dann die Lieferung unter sich vertheilt?

Herr **Massenez**: Ich möchte Sie fragen, meine Herren, ob derartige Fragen wohl präziser beantwortet werden müssen; es sind das Fragen, die man ja auch durch Schweigen beantworten kann.

Herr **Meier**: Lehnen Sie die Beantwortung ab?

Vorsitzender: Ich würde sehr gern weiter konstatirt haben, wie weit sich der Rayon der Vereinbarung erstreckt, das ist das, worauf Herr Stumm wahrscheinlich jetzt kommen will.

Herr **Stumm**: Ich muß abermals konstatiren, um auch an dieser Stelle Mißverständnisse zu verhüten, daß die Saar- und Lothringer Werke, die Eisenschienen fabriziren, an einer Vereinbarung irgend welcher Art nicht betheiligt sind.

Die Frage ist aber nicht beantwortet, und deshalb glaube ich das konstatiren zu müssen.

Vorsitzender: Der Herr Sachverständige scheint also in die Frage nicht eintreten zu wollen?

Herr **Massenez**: Ich glaube, daß die Beantwortung einer derartig präzis gestellten Frage die Geschäftsinteressen der einzelnen Werke bereits in einer Weise tangirt, daß es zweckmäßiger ist, die Frage unbeantwortet zu lassen.

Herr **Huber**: Ich möchte den Herrn Sachverständigen noch auf eins aufmerksam machen. Wenn der Staat Produzent ist, so kommt der etwaige Gewinn der Gesammtheit der Steuerpflichtigen zu Gute. Bei Privaten ist die Sache anders.

Herr **Massenez**: Ich würde jede Koalition zum Zwecke der Ausbeutung der Konsumenten für absolut verwerflich halten. Wenn es sich dagegen um die einfache nackte Existenzfrage handelt, so halte ich eine Koalition für durchaus berechtigt. Diese Anschauung wird auch von vielen verständigen Konsumenten getheilt. Von großen Konsumenten unserer Fabrikate ist uns wiederholt gesagt worden:

„Wir verstehen nicht, wie Sie so miserable Preise stellen können, warum schneiden Sie Sich gegenseitig die Hälse ab? Handeln Sie doch vernünftig, und vereinbaren Sie Sich unter einander."

Diese Lehren sind uns von einsichtsvollen Vertretern großer Eisenbahninteressen ertheilt worden. Was in dieser Beziehung konkurrirende Werke zur Erhaltung ihrer bloßen Existenz thun, ist in den Zeitungen auf eine Weise aufgebauscht worden, die geradezu schamlos genannt werden muß. Der Artikel, auf den vorhin seitens des Herrn Vorsitzenden angespielt wurde, hat zum Verfasser oder mindestens zum Inspirator einen Mann, der bis vor Kurzem noch sehr energisch für jede Koalition schwärmte, um die Preise in die Höhe zu treiben, soweit es nur möglich gewesen wäre. Dieser selbe Mann stand damals in der Reihe der Fabrikanten. Seit kurzer Zeit ist er jedoch zu der müheloseren Beschäftigung eines englischen Agenten übergegangen und hält es nicht unter seiner Würde, in der Form, wie sie

Ihnen bekannt geworden ist, die deutsche Industrie zu verdächtigen.

Herr **Stumm**: Es ist vom Herrn Sachverständigen gesagt worden, daß diese Begünstigung nur stattfinde von Seiten der Eisenbahnen; ich kann dagegen konstatiren, und zwar theilweise aus dem Material, das wir heute haben zirkuliren lassen, daß Begünstigungen auch von andern Staatsbehörden ausgehen.

Herr **v. Schloer**: Ich wollte mir lediglich im Anschluß an die Bemerkung des Herrn Geheimrath Stumm zu konstatiren erlauben, daß auch, so viel ich weiß, das Schienenwerk Maxhütte in Bayern an der Koalition sich nicht betheiligt hat.

Nur noch eine Frage hätte ich an den Herrn Sachverständigen zu richten: Wie ist es denn mit der Verständigung der englischen Eisenproduzenten über die Preise, die sie einhalten? Ist in England nicht auch eine derartige Einrichtung, daß die betreffenden Produzenten sich über die Preise ihrer Produkte verständigen?

Herr **Massenez**: Es finden regelmäßige Zusammenkünfte der englischen Eisenproduzenten statt, in denen die Preise der verschiedenen Fabrikate vereinbart werden; in gewisser Beziehung dürfte also England Deutschland als Muster gedient haben.

Herr **v. Schloer**: Diese Vereinigung hat dort den Zweck, die Preise der verschiedenen Produkte der Montanindustrie für den Absatz der betreffenden Etablissements im Allgemeinen festzustellen?

Herr **Massenez**: Ja!

Herr **v. Schloer**: Und sind nun die einzelnen Produzenten an die von dieser Vereinigung aufgestellten Preise gebunden, oder haben sie trotzdem freie Hand?

Herr **Massenez**: Das ist mir nicht bekannt.

Frage 4:

Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Herr **Massenez**: Ja, man sorgt dafür, daß die Interessen der Großhändler nicht geschädigt werden, indem man den kleineren Abnehmern nicht die gleichen Preise gewährt, wie den großen. Die größere oder geringere Entfernung trägt gewöhnlich nicht dazu bei, als Grund dafür zu dienen, daß man einen niedrigeren oder höheren Preis stellt, denn der Preis wird allemall bestimmt durch die Konkurrenz an den Punkten wo die Waare verlangt wird.

Vorsitzender: Frage 5:

Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

ist wohl damit zugleich erledigt?

(Wird bejaht.)

Frage 6:

Welche Verkaufspreise stellt das konkurirende Ausland an seinem Produktionsorte?

Herr **Massenez**: In Bezug auf die Frage 6 erlaube ich mir, Ihnen in Folgendem die Preise für einige Hauptartikel, wie sie England und Belgien stellt, anzugeben:

Middlesborough Puddelroheisen	35 s.
„ Gießereiroheisen	36 — 38 s.
Cumberland Bessemer-Roheisen	52 — 54 s.
Englische Bessemer-Schienen . .	5 Lstr. 10 s., neuestens 135 *M.* loko Stettin.
„ Kesselbleche	6 Lstr. 15 s. — 7 Lstr.
„ Gasröhren . . .	5 Lstr. 10 s. — 7 Lstr.

Belgische Preise loko Hütte.

Stabeisen	Nr.	I.	II	III.
	Grundpreis	11 – 12 Frcs.	12—13 Frcs.	13—14 Frcs.
Winkeleisen		13 – 13½ Frcs.		
Trägereisen		12 Frcs.		
Bleche	Qual	II	III.	IV.
		16½-17½ Frcs.	18½-19½ Frcs.	26½-27½ Frcs.
Eisenschienen		12 Frcs.		
Stahlschienen		16 Frcs.		
Bessemer-Bandagen		19—22 Frcs.		
Radsätze		285 Frcs.		

Sie finden da z. B., daß die belgischen Träger augenblicklich mit 12 Frcs. notirt sind, das ist ein Preis, zu welchem man in Deutschland absolut nicht fabriziren kann. Infolgedessen überschwemmt auch Belgien Deutschland mit diesem Material. Es liegt mir eine Notiz vor, wonach bei einer Submission am 2. Oktober auf eine größere Anzahl schmiedeiserner Träger die deutschen Offerten sehr stark unterboten worden sind von den Belgiern, und zwar von drei Seiten. So hat die Firma Schultze und Sohn Nachfolger, das ist Herr Ravené, von welcher deutsches Fabrikat angeboten war, 33 pCt theurer offerirt, als das Angebot der Händler, welche belgische Träger offerirten. Burbach war um 14 pCt theurer.

Herr **Stumm**: Wo hat die Submission stattgefunden?

Herr **Massenez**: Für die Garnisonverwaltung in Altona.

Herr **Stumm**: Wer hat den Zuschlag bekommen?

Herr **Massenez**: Jedenfalls eine der für Belgien offerirenden Firmen.

Herr **Stumm**: Herr Ravené hat uns gerade mitgetheilt, daß er belgische Träger nicht führe, weil sie in der Qualität schlechter seien, und daß sie infolge dessen keine bedeutsame Konkurrenz machen könnten. Es wäre interessant, zu erfahren, ob bei dieser Submission die Belgier in der That den Zuschlag bekommen haben?

Herr **Massenez**: Ja!

Herr **Meier**: Für wen?

Vorsitzender: Für die Garnisonverwaltung Altona, also Reichsverwaltung.

Herr **Massenez**: Baueisen und Stabeisen wird von Belgien in großen Massen nach Holland, sowie nach unsern deutschen Häfen, nach Bremen und Hamburg geführt und geht von da weit in's Land hinein.

Die Eisengießerei Prins von Oranje im Haag hat vor einiger Zeit 700 Stück Träger ausgeschrieben; das billigste deutsche Werk offerirte zu 135 *M.*, den Zuschlag erhielt das belgische Werk Marchienne-au-pont — zu 112 *M.*! —

Nach Belgien selbst sind im letzten halben Jahre nur 71,700 kg Träger von 400 mm Höhe von deutschen Werken geliefert worden.

Außerdem lieferte das Burbacher Werk — aber auch nur Träger in dieser ungewöhnlichen Dimension — zur Wiedereinfuhr in Deutschland 119 134 kg und zur Einfuhr nach Norwegen und Rußland 79 474 kg über belgische Häfen.

Vorsitzender: Die Frage war bei 6 so: Wie stellen sich die Verhältnisse im Produktionsort?

Herr **Massenez**: Ich habe Ihnen dieselben angegeben.

Vorsitzender: Frage 7:

Verkauft das Ausland für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt?

Herr **Massenez**: Ja. —

Herr **Huber**: Eine französische Konkurrenz fühlen Sie in Ihren Artikeln nicht?

Herr **Massenez:** Nein, die französische Konkurrenz macht sich in Westfalen nicht geltend, wohl aber in Süddeutschland, auch in der Schweiz.

(Die Vernehmung wird hier um 1 Uhr 10 Minuten abgebrochen und am 19. um 7 Uhr 45 Minuten Abends wieder aufgenommen).

e. Kreditverhältnisse.

Frage 1:

Finden die Werke Ihres Distriktes Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Durch die großen Verluste, welche in den letzten Jahren in unserem Bezirke die Kohlenzechen und die Hüttenwerke erlitten haben, ist naturgemäß die Kreditfähigkeit der Werke sehr geschmälert worden, und aus diesem Grunde ist es denselben unmöglich, ihre schwebenden Schulden durch Ausgabe von Prioritätsaktien oder Obligationen zu konsolidiren.

Frage 2:

Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

Der Zinsfuß beträgt gewöhnlich 1 pCt. über den Bankdiskont, dazu tritt die Banquierprovision. Total bezahlen die Werke heute etwa mit $7^1/_2$ bis 8 pCt. ihren Kredit. Ich kenne allerdings Werke, welche ihr Kredit bis 11 pCt. kostet.

Vorsitzender: Sie selbst nehmen solchen Kredit in Anspruch?

Herr **Massenez:** Ja, wir müssen Banquierkredit in Anspruch nehmen.

Frage 3:

Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde?

Wir bezahlen unsere Rohmaterialien am 15. des folgenden Monats, in Dreimonats-Bankwechseln oder baar mit $1^1/_2$ pCt. Diskont. Für die Zahlung unserer Fabrikate gewähren wir ein dreimonatliches Ziel, bei Baarzahlung vergüten wir $1^1/_2$ pCt. Diskont. Bei Eisenbahnen findet die Zahlung nach der Abnahme statt. Die deutschen Bahnen zahlen nach 40 bis nach 90 Tagen; die Abnahme der Materialien und die Konstatirung der richtigen Ablieferung nimmt häufig längere Zeit als nöthig in Anspruch, wodurch die Werke Zinsverluste erleiden.

Frage 4:

Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt?

Auf die Produktionsverhältnisse hat die neueste Entwicklung des Bank- und Münzwesens weniger eingewirkt, als auf die Kreditverhältnisse. Das neue Bankgesetz trat zu einer Zeit in Kraft, als die Industrie schon im Niedergang begriffen war, und die Verminderung des Notenumlaufs, welche die Konsequenz dieses Bankgesetzes war, hat der Industrie den nothwendigen Kredit in nachtheiligster Weise beschränkt. Der Notenumlauf ist um ca. 300 Millionen Mark reduzirt worden

Die willkürliche Kreditbeschränkung seitens der Reichsbank betrug:

im Jahre 1874:	45 000 000 M.
im Jahre 1875:	11 000 000 „
im Jahre 1876:	89 000 000 „
im Jahre 1877:	63 000 000 „

Man kann daraus ferner ersehen, wie vorsichtig die Reichsbank im Kreditgeben vorgeht.

Der höchste Stand der ungedeckten Noten betrug bekanntlich im Jahre 1872: 603 000 000 M., während wir in den folgenden Jahren, also

von 1874 ab, Ende 1874 nur . . .	340 000 000 „
Ende 1875 „ . . .	374 000 000 „
Ende 1876 „ . . .	296 000 000 „
und Ende 1877 ca. . . .	322 000 000 „

ungedeckter Noten in Umlauf gehabt haben; dagegen durften 385 000 000 M. ausgegeben werden. Die derartige Verminderung des Geldumlaufs hat sehr wesentlich zu der kolossalen Entwerthung von Grund und Boden und von industriellen Anlagen beigetragen. Eine weitere Folge des verminderten Notenumlaufs ist die seit 1874 eingetretene schlechtere Zahlungsweise der Kunden. Die Münzreform bewirkte durch Vergrößerung der kleinsten Münze eine Vertheuerung der Lebensbedürfnisse für den kleinen Mann.

Es ist dann gefragt:

Frage 5:

Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

Diese Verhältnisse lassen sich schon durch die Betrachtung des verschiedenen Diskontsatzes in Deutschland und in unseren Nachbarländern England, Belgien und Frankreich beurtheilen. Bei uns ist der Diskont normal höher als in England und Frankreich. Die Zahlungsweise, wie sie in England und Frankreich üblich ist, diese promptere Form der Zahlung durch Trassirung ist ebenfalls von hohem Vortheil für die ausländische Industrie.

Wir kommen zum Einfluß der Gesetzgebung. Die beiden Fragen sind zusammenzufassen:

f. Einfluß der Gesetzgebung.

Frage 1 u. 2.

In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?

Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung u. s. w?

In dieser Beziehung ist den Herren ja bekannt, wie die allgemeine Wehrpflicht, für die wir sonst Alle schwärmen, hindernd einwirkt auf die gute Ausbildung der Arbeiter. England wird davon nicht betroffen. Der englische Arbeiter bildet sich von Kindesbeinen an in einem Zuge vollständig für seinen Beruf aus und wird seiner Arbeit nicht entzogen, während unser Arbeiter gerade in dem Stadium der Ausbildung, in welchem er einigermaßen brauchbar wird von dem Militärdienst in Anspruch genommen wird. Er kommt dann nach ein paar Jahren zurück und ist mindestens sehr aus der Uebung gekommen

Wir haben natürlich ebensowenig einzuwenden, gegen die Schulpflicht. Immerhin aber liegt auch darin ein Nachtheil für unsere Industrie gegenüber der besseren Ausbildung für die Arbeit, welche die belgischen und französischen Kinder vermöge der früheren Uebung genießen können; für diese Nachtheile müßte meines Erachtens eine billige Kompensation durch Schutz der einheimischen Industrie geschaffen werden.

Sehr ungünstig wirkt die drückende Bergwerkssteuer auf unsere industriellen Verhältnisse; diese enorme Belastung, welche 2 pCt. von dem Bruttoertrage der Kohlengruben beträgt, wird wohl hoffentlich in der nächsten Session des Landtages in entsprechender Weise erleichtert werden.

Ebenso nachtheilig ist die Ausbeutung der Industrie seitens der Kommunen; diese streben dahin, die Steuerlasten möglichst auf die juristischen Personen und Forensen zu wälzen. Wir haben große Summen an die Gemeinden bezahlen müssen, welche wir — ich meine damit die einzelnen Etablissements —

zu zahlen absolut nicht verpflichtet waren. Man geht bei der Steuerbemessung häufig in absolut einseitiger Weise vor, indem man die Sachverständigen, welche die Werke zur Beurtheilung ihrer Verhältnisse vorschlagen, gar nicht vernimmt, sondern einfach auf Grund von Gutachtern, die die Hütten und Grubenanlagen gar nicht in Augenschein genommen, die Bücher nicht eingesehen haben, Steuern auferlegt, welche dann trotz aller Reklamationen ruhig bestehen gelassen werden. Die Kommunen brauchen Geld, und nehmen es, wo sie es finden. Leider haben wir in Westfalen noch keinen Beschwerdeweg gegen die hier maßgebende oberste Instanz. Die Einführung eines Verwaltungsgerichtshofs für Westfalen ist deshalb dringend nothwendig. Gegenüber den ausländischen Verhältnissen ungünstig wirkt auch die Art, in welcher bei uns öffentliche Lasten auf Interessentengruppen übertragen werden. Ich brauche in dieser Beziehung nur an die Unteroffizierfrage zu erinnern, wonach die Bahnen gezwungen sind, die Zivilversorgungsberechtigten in erster Linie zu beschäftigen. Es dürfte für die höheren Frachten, welche die Bahnen durch diese Art der Vertheuerung der Verwaltungskosten nothwendig fordern müssen, für diese höheren Frachten, welche ausschließlich der Güterverkehr zu tragen hat — denn am Personenverkehr wird doch Nichts verdient — eine billige Kompensation wohl am Platze sein.

Ich zähle ferner hierher das Postregal. Herr Stephan arbeitet ja recht billig, aber billig auf Kosten der Leute, welche die Massengüter transportiren; denn das ganze Defizit des Postwesens wird ebenfalls in letzter Instanz gedeckt durch die hohen Frachten, welche für die Güter bezahlt werden müssen.

(Widerspruch seitens des Vorsitzenden).

Die Post hat scheinbar einen Nutzen, faktisch arbeitet sie mit Defizit.

Herr **Meier**: Ein billiges Porto kommt dem ganzen Verkehr und gerade dem Handelsverkehr am meisten zu gute.

Herr **Massenez**: Die Post ist in letzter Zeit gewissermaßen Güterfrachterin geworden. Sie hat durch die billige Packetbeförderung den Bahnen bedeutende Massen von Transportgütern abgenommen; der Transport dieser Güter muß im Dienste der Post durch die Bahnen für einen Spottpreis besorgt werden.

Ich wollte das nur erwähnen als eine der ganzen Bevölkerung zukommende Erleichterung, von der namentlich unser Handel profitirt, wofür in letzter Instanz jedoch der Güterverkehr die Kosten aufbringen muß.

Herr **v. Schloer**: Sie meinen, die Post würde, wenn sie ihre Transporte voll an die Eisenbahnen vergüten müßte, ein Defizit haben?

Herr **Massenez**: Ja!

Herr **v. Schloer**: Und auf der anderen Seite würden dadurch, daß die Bahnen gezwungen sind, der Post ihren Transport so billig zu besorgen, sie auch gezwungen, ihre anderweitige Fracht auch entsprechend zu erhöhen?

Herr **Massenez**: Ja!

Herr **v. Schloer**: Nun glauben Sie wirklich, daß dieses Belastungsverhältniß der Bahnen irgendwie merklich zurückwirke auf die Frachtkombinationen?

Herr **Massenez**: Ohne allen Zweifel. Es werden sicher die Massengüter höher belastet werden.

In Bezug auf die Gewerbegesetzgebung ist eine Beschränkung der Gewerbefreiheit bezüglich der Schankwirthschaften wünschenswerth. Das Unwesen der Schankwirthschaften, speziell der Schnapswirthschaften, hat in einer Weise zugenommen, welche dringend Abhülfe erheischt.

g. Allgemeine Lage.

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Wir arbeiten zur Hälfte, einzelne Werke zu zwei Drittel.

Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen sie?

Die Rentabilität, die augenblicklich erzielt wird, kann man gleich Null und noch etwas niedriger annehmen.

Speziell unser Werk hat

pro	1868/69	7	pCt.
=	1869/70	8	=
=	1870/71	6	=
=	1871/72	8	=
=	1872/73	8	=
=	1873/74	4	=

Dividende vertheilt.

Im Jahre 1874/75 wurde der Ueberschuß von 254 746 *M.* zu Abschreibungen verwendet und in den drei folgenden Jahren hatten wir inkl. der nöthigen Abschreibungen einen Verlust von 1 364 938 *M.* 23 *₰*, es gingen also pro Jahr 3,8 pCt. des Aktienkapitals verloren. Die Arbeitsresultate der Nachbarwerke waren annähernd gleich.

Damit ist auch die Frage 3:

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?

beantwortet.

Frage 4:

Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Deutschland leidet allerdings an Ueberproduktion; bei seinen freigegebenen Grenzen leidet es aber nicht sowohl an der eigenen Ueberproduktion, als an der des Auslandes, während gleichzeitig ein Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Inlandes eingetreten ist. Da unsere Konkurrenzländer England und Belgien viel mehr Eisen und Stahl produziren, als sie brauchen, also ihren Ueberschuß unter allen Umständen auf das Ausland abladen müssen, so würde uns selbst eine sehr wesentliche weitere Einschränkung unseres Betriebes in Bezug auf Hebung des Preises unserer Fabrikate gar nichts nützen. Sowohl unsere Eisenproduktion, als unser Eisenverbrauch ist gegenüber Produktion und Verbrauch der Konkurrenzländer sehr niedrig, wie aus folgenden Zahlen sich ergibt:

Der Eisenverbrauch in Deutschland (Eisenfabrikate aller Art mit 1/3 Zuschlag auf Roheisen umgerechnet) unter Hinzurechnung der Einfuhr und Abzug der Ausfuhr betrug:

pro Kopf	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875
in Pfunden	80,3	82,2	94,5	118,8	144,6	104,1	97,7

pro Kopf	1876	1877
in Pfunden	83,6	79,4.

Produktion im Jahre 1876 pro Kopf der Bevölkerung:

a. Roheisenproduktion:

Deutschland	37,8	kg	(1 614 687 Tonnen.)
Deutschland mit Luxemburg	43,0	=	(1 846 345 =
Großbritanien	203,0	=	(6 467 319 =
Belgien	90,8	=	

b. Walzeisen aller Art:

Deutschland	23,8	kg	(1 017 747 Tonnen.)
Großbritanien (1874) . .	73,9	=	(2 425 000 =
Belgien	73,9	=	

c. Eisen- und Stahlschienen.

Deutschland	8,8	kg	(380 034 Tonnen.)
Großbritanien (1874) . .	36,2	=	(1 189 500 =
Belgien	27,3	=	

d. Stahl und Stahlfabrikate:

Deutschland	$9,_1$ kg	(390 000 Tonnen.)
Großbritanien	$25,_0$ „	(820 700 „
Belgien	$13,_2$ „	

Es produzirt also England im Verhältniß zu Deutschland an Roheisen $5,_{37}$ mal so viel, $3,_1$ mal so viel Walzeisen, $4,_{11}$ mal so viel Eisen- und Stahlschienen, es produzirt an Stahl- und Stahlfabrikaten $2,_{74}$ mal so viel als Deutschland, und ist daraus klar ersichtlich, daß man von einer Ueberproduktion in dem Sinne, wie man sie wiederholt uns zum Vorwurf gemacht hat, nicht reden kann.

Herr **Meier**: Sie sagten aber soeben, es wäre Ueberproduktion.

Herr **Massenez**: Aber nicht in dem Sinne. Ich halte dafür, daß wir absolut Ueberproduktion machen müssen. Jedes Industrieland muß darauf hinarbeiten, daß es mehr produzirt, als es braucht, um exportiren zu können.

Was speziell die Roheisen-Einfuhr anbelangt, so betrug dieselbe im Jahre 1877 10 818 000 Ctr. Dieselbe ist gegen das Vorjahr um 8 pCt. gesunken. Unsere Roheisenausfuhr betrug 7 278 000 Ctr. Diese ist gegen das Vorjahr um 19 pCt. gestiegen. Unsere Einfuhr von fertigen Eisenfabrikaten hat im Jahre 1877 4 231 000 Ctr. betragen; dieselbe ist gegen das Vorjahr 1876, in welchem wir noch Zölle hatten, um 213 pCt. gestiegen. Unsere Ausfuhr betrug im Jahre 1877 10 342 000 Ctr.; dieselbe ist gegen das Vorjahr um 61 pCt. gestiegen. Wir hatten eine Mehrausfuhr von Eisen und fertigen Fabrikaten von 3 932 706 Ctr., gegenüber einer Mehreinfuhr von 2 878 000 Ctr.; wir haben also faktisch mehr ausgeführt, wie eingeführt. Die Konsequenzen, die daraus zu ziehen sind, liegen meines Erachtens sehr einfach. Wir haben unseren guten und sicheren einheimischen Markt, der uns vorzugsweise allein gehören sollte, verlassen und haben im Auslande zu Weltmarktpreisen, das heißt á tout prix ein um 37 pCt. höheres Quantum Arbeit eingetauscht. Es war das sicher ein recht schlechtes Geschäft, das beweisen auch die Bilanzen der industriellen Werke. Unsere Ausfuhrziffern sind übrigens in der offiziellen Statistik viel zu hoch angegeben.

II.
Wirkung der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markte.

Frage 1:

Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Die ausländische Konkurrenz macht sich auf unserem ganzen Absatzgebiete energisch fühlbar, es ist immer das Ausland, welches uns in Bezug auf unsere Fabrikate den Preis diktirt.

Herr **Huber**: Die inländische Konkurrenz belästigt Sie nicht?

Herr **Massenez**: Die innere Konkurrenz ist ebenfalls sehr groß, gewiß, und dieselbe würde auch, ohne daß wir überhaupt vom Auslande gedrängt würden, vollkommen hinlänglich sein, um dafür zu sorgen, daß wir dauernd mäßige Preise behalten; aber das bevorzugte Ausland, welches noch billiger fabriziren kann, wie selbst unsere bestsituirten Werke, erniedrigt unsere Preise durch sein Angebot noch mehr. Dadurch, daß England den amerikanischen Markt verloren hat, ist die ganze Richtung des englischen Eisenexports verschoben worden und die kolossale Masse von 1 100 000 t, welche England früher nach Amerika führte, das ihm jetzt verschlossen ist, drückt nun auf den deutschen Markt.

Frage 2:

Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

England führt speziell große Quantitäten Gießereiroheisen und Bessemer-Roheisen ein. Diese Sorten werden in unserem ganzen Lande verbraucht. Sie gehen nach Westfalen, nach Süddeutschland, nach Schlesien, nach Sachsen, und nach den Ostseeprovinzen. Ferner kommt England mit Schienen, Stabeisen und Blechen nach unseren Nord- und Ostseehäfen. Wie schon erwähnt, drückt Belgien in ordinärem Stabeisen, in Blechen und Baueisen den Markt in unseren Hafenplätzen Bremen, Hamburg, Stettin, Lübeck. Ich vermag Ihnen leicht die Belege zu liefern, daß die ausländische Konkurrenz bei einer Reihe von öffentlichen Submissionen uns die Preise heruntergedrückt hat, sowohl in Deutschland, als namentlich auch bei Submissionen in Italien, in Portugal, in Spanien und im Inland.

Wir selbst führen nur geringe Quantitäten Bessemer-Roheisen ein; man kann aber annehmen, daß etwas über 150 000 t Bessemer-Roheisen allein nach Westfalen gehen.

Frage 3:

Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

In dieser Beziehung ist mir nur bekannt, daß ganz geringe Quantitäten reinen schwedischen Eisens eingeführt werden und allenfalls besondere Sorten von hochfeinem Werkzeugstahl, die jedenfalls in Bezug auf Gewicht und Preis hier kaum in Frage kommen.

Frage 4:

Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

Dieses Verhältniß würde sich kaum ändern durch Wiedereinführung oder Erhöhung deutscher Zölle, obschon nicht zu bestreiten ist, daß, wenn wir angemessene Zölle haben, wir ohne allzu große Aengstlichkeit in Bezug auf Herstellungskosten eben die feinsten Waaren machen können. Ich würde es sofort übernehmen, ein Material herzustellen, was mindestens so gut ist, wie das beste schwedische Eisen. Ich würde das beste Rohmaterial auswählen und nach der besten Methode arbeiten. Wir sind also für gewisse Sorten Eisen nicht absolut abhängig vom Auslande.

Frage 5:

Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

Diese Frage ist durch die früheren eigentlich schon hinreichend beantwortet.

Frage 6:

Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Ja, es konkurrirt im ganzen Absatzgebiet.

Frage 7:

Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

Wenn, wie dies heute der Fall ist, Stabeisen in Westfalen zu 112 *M.* verkauft wird, also 13 *M.* unter nackten

Selbstkosten, ohne Amortisation und Generalkosten, so kostet dasselbe:

loko Antwerpen transit pro 1000 kg	ℳ	125,47
„ Rotterdam	„	123,10
„ Hamburg	„	125,50
„ „ Seetransit	„	123,50
„ Bremen	„	121,70
„ „ Seetransit	„	120,10
„ Stettin per Bahn	„	135,10
„ Königsberg per Bahn	„	143,80
„ Stettin und Königsberg zu Wasser	„	132,00
„ Berlin	„	129,10
„ Ludwigshafen	„	125,00

Aus den früher mitgetheilten Frachten und Verkaufspreisen der belgischen und englischen Hütten ist es leicht zu entnehmen, daß die westfälischen Werke jenen gegenüber, vermöge ihrer Entfernung von der See, in großem Nachtheil sind.

Frage 8:

> Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

Ich denke, Sie werden nicht wünschen, daß ich mich zu weitläufig darüber äußere.

Im Jahre 1869 lagen die Verhältnisse in Deutschland so, daß erstens die innere Konkurrenz nicht in der schroffen Form vorhanden war, in welcher sie heute existirt; dann hatten wir angemessene Zölle, und hatten in Folge dieser beiden Momente ausreichende und lohnende Arbeit. Das Angebot von Seiten des Auslandes war nicht in der schlimmen Weise fühlbar wie heute. Im Jahre 1873 lagen die Verhältnisse aus andern Gründen ganz ähnlich. Damals war schon die Leistungsfähigkeit der Werke einigermaßen gesteigert, es war aber der Bedarf der deutschen Bahnen und der allgemeine Konsum auch ein so gewaltiger geworden, daß die deutschen Werke den Anforderungen der Bahnen und der sonstigen Industrie überhaupt nicht mehr folgen konnten, und da der Aufschwung kein lokaler, sondern ein allgemeiner war auf dem ganzen Kontinent, so wurde in diesem Jahre das Angebot des Auslandes eigentlich kaum gespürt.

Frage 9:

> Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Wir haben speziell keine Erfahrungen hierin. Sicher ist, daß wenn wir wieder zur regulären Gießereieisenproduktion übergehen können, wir ohne Zweifel durch die Titres d'acquits à caution geschädigt sind und zwar indirekt. Unsere deutschen Gießer leiden unter den acquits und folgerichtig auch die Leute, die Gießereieisen machen, um es an die Gießer zu verkaufen. Ich brauche nur auf die uns gegebenen statistischen Tabellen hinzuweisen, aus welchen man ersieht, welche große Massen von Gußwaaren Frankreich auf Grund von Titres nach Deutschland hineinwirft und welche geringe Quantitäten von Gießereiroheisen dafür von Deutschland nach Frankreich gehen.

Im Uebrigen bin ich über diese Frage nicht orientirt.

Frage 10:

> Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Hierher gehört vielleicht die Begünstigung der deutschen Industrie durch die Staatsbehörden und durch Private gegenüber dem Auslande. Diese Begünstigungen sind vorhanden; sie ersetzen theilweise den Schutz, welchen wir bisher auf dem Wege der Gesetzgebung nicht erreichen konnten.

Wird ein legaler Schutz von hinreichender Höhe gewährt, so können diese Begünstigungen wegfallen.

Es erledigt sich dadurch zum Theil auch wohl die Frage 11:

> Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt?

Gestatten Sie mir, bei dieser Gelegenheit auf die mir gestern vorgelegte Frage, wegen der Schienengemeinschaft, zurückzugreifen. Ich habe die Frage gestern ausweichend beantwortet und bin nun bereit, die Beantwortung noch nachzuholen und den Fall kurz zu präzisiren.

Es besteht bei einer Anzahl von deutschen Walzwerken, welche Schienen fabriziren, eine Vereinigung. Diese Werke sind von annähernd gleicher Leistungsfähigkeit und haben sich geeinigt zu dem Zwecke, das ungenügende Quantum Arbeit, welches im Inlande vorkommt in rationeller Weise unter sich zu vertheilen, damit sie nicht ohne eine derartige Vereinigung sich in ruinöser Weise bekämpfen. Es wird auch gleichzeitig von diesen Werken eine Preisfixirung gemacht, diese Preisfixirung aber beständig in sehr mäßigen Grenzen gehalten, nach dem jeweiligen Stande des Marktes. Solche Koalitionen existiren ja auch anderwärts; ich brauche nur an eine Parallele zu erinnern, an die Vereinbarungen der Bahnen zur Fixirung ihrer Tarife.

Die Privatbahnen, sowohl als auch die Staatsbahnen haben ja Kenntniß von dieser Vereinigung; eine Reihe von Bahnen begünstigen diese Vereinigung, weil sie sich sagen, daß sie ein lebhaftes Interesse daran haben, die Werke überhaupt im Betrieb zu erhalten. Daß kein Mißbrauch mit dieser Vereinigung getrieben wird, oder eine Ausbeutung der Bahnen durch die Lieferanten stattfindet, geht daraus hervor, daß eine solche Gemeinschaft bereits seit 15 Jahren bestanden hat, ohne jemals zu Klagen wegen Uebergriffen in Bezug auf Preisabgaben Veranlassung gegeben zu haben.

Vorsitzender: Gehören dazu ausschließlich Bessemer-Werke?

Herr **Massenez**: Nur eine Reihe von Bessemer-Werken?

Herr **Stumm**: Hat die Vereinigung ununterbrochen seit 15 Jahren bestanden?

Herr **Massenez**: Sie war früher eine Vereinigung der Eisenschienenfabrikanten, es gehörte aber nur ein Theil der Eisenschienenwalzwerke dazu, so daß wir trotz dieser Vereinigung beständig eine innere Konkurrenz unter uns gehabt haben. Als dann Eisenschienen kein gangbarer Artikel mehr waren, hörte diese Gemeinschaft auf, und es wurde dann eine Vereinigung einer Reihe von Stahlschienenwalzwerken gebildet, welche nur kurze Zeit existirte, später aber eine etwas festere Gestalt genommen hat.

Herr **Meier**: Auf wie lange Zeit ist sie geschlossen?

Herr **Massenez**: Ich bitte, diese Frage nicht an mich zu richten.

Herr **Meier**: Ich habe die Frage gethan, in der Meinung, sie würde beantwortet werden. Sie sind ja vollkommen in Ihrem Recht, die Beantwortung zu verweigern.

Vorsitzender: Frage 12:

> In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Herr **Massenez**: Wir würden dann noch etwas rascher ruinirt werden.

Frage 13:

> Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Ja. Ich beziehe mich auf das, was ich bei Besprechung der Verhältnisse der ausländischen speziell der englischen und belgischen Industrie gesagt habe.

Frage 14:

In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Wir würden eben nicht im Stande sein, weitere Reduktionen vorzunehmen, ohne daß wir uns noch mehr schädigen.

Frage 15:

Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Unsere Werke sind durchgehends im vortrefflichen Zustande. Die inländischen Produktionskosten, speziell für den Hauptartikel, Schienen, werden kaum durch weitere Verbesserungen reduzirt werden können. Es ist übrigens klar, daß man in Zeiten wie die heutigen, wo man mit Verlust arbeitet, keine Gelder übrig hat für technische Versuche, und es wäre höchst wünschenswerth, wenn die Industrie endlich wieder einmal in die Lage gesetzt wäre dadurch, daß sie leidlich prosperirt und mäßige Zinsen abwirft, um die für die Anbahnung jedes weiteren Fortschritts der Technik nöthigen Versuche auszuführen.

Frage 16:

Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

Im Auslande, speziell in England sind die Einrichtungen ebenfalls vortrefflich. Man arbeitet allerdings in vielen der dortigen Werke nicht so gut wie bei uns. Vorzüglich sind auch die französischen Werke ausgerüstet, Dank dem Schutz, den dort die Industrie genießt. Wenn wir die Werke von Creuzot und die Einrichtungen betrachten, die in Terre-Noire getroffen sind, so bewundern wir dieselben wegen ihrer vollendeten Einrichtungen. Derartige Werkstätten lassen sich nur mit großen Mitteln schaffen.

Frage 17:

Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Die Krisis, welche seit Ende 1873 eingetreten ist, hat uns gezwungen, auf möglichste Verwohlfeilerung der Selbstkosten hinzuwirken. Das massenhafte Angebot von Arbeitskräften und die billigeren Rohmaterialien haben dazu beigetragen, dieses Ziel zu erreichen. Die Zollermäßigungen selbst sind absolut unschuldig an der Reduktion unserer Selbstkosten.

Frage 18:

Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Das Erstere muß ich verneinen; es sind im Gegentheil eine ganze Reihe Branchen sistirt worden. Ob die Zollaufhebung auf Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt hat, diese Frage ist dahin zu beantworten, daß man wohl versucht hat, an unsere Ostseeküsten eine Eisenindustrie zu etabliren; es ist den Herren aber bekannt, welches Ende diese Versuche genommen haben.

Frage 19:

Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Wenn wir blos in Deutschland einen partiellen oder totalen Aufschwung bekommen, so würde die ausländische Konkurrenz nach wie vor mit voller Macht bei uns hereindrängen; nur wenn gleichzeitig auch ein Aufschwung im Auslande stattfände, würde es möglich sein, daß wir einmal temporär von der ausländischen Konkurrenz etwas weniger gedrückt würden.

III.

Die deutsche Eisenindustrie auf auswärtigem Markte und der Einfluß ausländischer Zollsätze.

Frage 1:

Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

In Bezug auf den Export der Eisenindustrie von Westfalen nach dem Auslande ist die Kommission, glaube ich, schon durch frühere Mittheilungen genügend informirt. Es findet namentlich ein starker Export statt nach Rußland, nach Italien, Spanien und Portugal, nach Holland und auch nach der Schweiz. In der letzten Zeit haben die Bestellungen für Rußland ganz eminent abgenommen, und nur Italien ist augenblicklich noch ein guter Abnehmer für Schienen. Außerdem werden große Quantitäten von Draht aus Westfalen exportirt, worüber wohl andere Sachverständige schon berichtet haben. Ferner Spiegeleisen aus dem Siegener Lande und aus Westfalen Ferromangan nach England und Amerika.

Vorsitzender: Wo wird das Ferromangan dargestellt?

Herr **Massenez:** Von der Gesellschaft Phönix in Ruhrort, ferner in Oberhausen und Hörde. Wir stellen dasselbe mit einem Mangangehalt bis zu 70 pCt. dar.

Von diesem Artikel wird wenig gebraucht; die Produktion von drei Hochöfen kann ungefähr ganz England mit Ferromangan versehen.

Frage 2:

Nach welchen Gegenden, in welchen Produkten und Quantitäten ist dies der Fall?

ist schon erledigt.

Vorsitzender: Frage 2 fragt noch nach den Quantitäten.

Herr **Massenez:** Ich bin über die ausgeführten Quantitäten in Bezug auf einzelne Artikel, Schienen und dergleichen nicht genau orientirt; ich könnte eine Zusammenstellung liefern über die im vorigen Jahre exportirten Schienenquantitäten, das wird aber sicher noch einer der Herren Sachverständigen, die nach mir kommen, thun.

Vorsitzender: Würden Sie auch Vergleiche mit dem Jahre 1869 vornehmen können?

Herr **Massenez:** In Bezug auf einzelne Artikel kann ich es nicht angeben. Wenn Sie wünschen, kann ich es für Schienen nachholen.

Vorsitzender: Wenn Sie es nicht jetzt können, müssen wir darauf verzichten.

Frage 3 und 4:

In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen?

Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der dortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

Herr **Massenez:** Der deutsche Export wird von allen Ländern erschwert, nach denen wir exportiren wollen, mit Ausnahme von Italien, Spanien und Portugal, Ländern, die keine nennenswerthe Eisenindustrie haben.

Nach England wird uns der Export von Eisenbahnmaterial durch die Lieferungsbedingungen unmöglich gemacht. Beispielsweise wird verlangt, daß die Schienen aus englischem Roheisen dargestellt sein müssen; es ist dieses schlimmer, als ein hoher Schutzzoll.

In Belgien werden keine öffentliche Submissionen mehr ausgeschrieben, dort vertheilt der Minister die Lieferungen für die Bahnen unter die einheimischen Werke. Vor $1\frac{1}{2}$ Jahren wurden daselbst die Lieferungen noch in öffentlicher Submission vergeben, jedoch unter sehr erschwerenden Bedingungen für aus-

ländische Fabrikanten. Zunächst mußte eine zehnprozentige Kaution in belgischen Werthpapieren bestellt werden, welche im Falle der Zuschlagsertheilung für die ganze Dauer der Garantiezeit stehen bleiben mußte. Dies galt nur für die ausländischen Mitbewerber. Uebrigens ist mir nicht bekannt, daß in den letzten zwei Jahren größere Lieferungen aus Belgien an Deutsche vergeben worden sind.

Daß wir die größten Schwierigkeiten haben, mit Frankreich Geschäfte zu machen, ist der Kommission bekannt; da wirkt der nationale Haß noch nach; auch sonst sind die Franzosen patriotische Leute, welche ihre Industrie mit aller Macht unterstützen, was ihr Zolltarif dokumentirt.

Rußland hat sehr hohe Eingangszölle, um mit aller Gewalt eine eigene Industrie zu gründen; es schützt die Industrie beispielsweise mit Zöllen in Bezug auf Schienen, welche so hoch sind, als unsere Schienenpreise. Wenn Rußland das konsequent durchführt, so wird uns der russische Markt nicht mehr viel und nicht mehr lange Freude machen; es ist indeß zu hoffen, daß die russische Industrie sich nicht zu mächtig und rasch entwickelt.

Frage 5:

Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Unser Export ist wohl weniger durch die Aufhebung der Zölle beeinflußt worden, als dadurch, daß unsere Industrie technisch leistungsfähiger geworden ist. Wir haben unseren Markt erweitern müssen, um mit größeren Massen und deshalb billiger arbeiten zu können. Der Export würde aber sicherlich durch die Wiedereinführung von Zöllen nicht beeinträchtigt werden.

Vorsitzender:

Frage 6:

Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden?

würde fortfallen, da Sie keine Nachtheile konstatirt haben.

Herr **Massenez:** Ich habe geglaubt, daß die Frage 6 sich auf Exportbonifikationen oder Rückvergütung von Zöllen richtet. Es ist wiederholt die Frage aufgeworfen worden, ob es nicht, falls man einen Roheisenzoll einführt, rationell sei, den Exporteuren fertiger Fabrikate den Zoll zurückzuvergüten. Ich würde das nur dann für richtig halten, wenn der Preis der Waaren um die Höhe des Zolles vertheuert würde; das ist aber nicht der Fall, und deshalb würde, wenn man den exportirenden Werken den Roheisenzoll vergütet, diesen Werken damit eine faktische Exportprämie gewährt werden. So fasse ich die Frage auf. Ich lasse damit die Frage offen, ob es nicht praktisch ist, Exportprämien zu gewähren.

Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Ohne Zweifel.

Frage 8:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Es würde höchst zweckmäßig sein, wenn wir einmal in die Lage gesetzt würden, billiger zu fabriziren, dadurch, daß unsere Transporte im Lokalverkehr verwohlfeilert würden, und wenn andererseits wir nach den Häfen billigere Fracht bekämen, als sie heute besteht. Der Ausbau des Kanalsystems würde noch hierhergehören, aber das ist wohl eine Frage, deren Ausführung in sehr weiter Ferne liegt.

Herr **v. Schloer:** Genießen Sie nicht doch für Ihre regelmäßigen Transporte, die nicht über große Strecken sich ausdehnen, eine Begünstigung von Seiten der Bahnen, insofern für diese regelmäßigen Transporte, z. B. von Rohmaterialien, Ihnen geringere Frachtsätze bewilligt werden, als sie sonst im Lokalverkehr üblich sind?

Herr **Massenez:** Ich habe gestern die billigsten Frachten genannt, wie sie heute im Lokalverkehr bestehen; die sind etwas geringer als der Markpfennigtarif, aber immer noch höher als der frühere Silberpfennigtarif. Billigere Frachten haben wir nicht. Ich habe schon gestern gesagt, daß der Tarif von drei Bahnen für Erze und Roheisen vereinbart wurde.

Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

Wenn der deutsche Exporteur keine Exportprämie erhält, während der ausländische durch Exportprämien unterstützt wird, so ist das Ausland dadurch uns gegenüber begünstigt.

Frage 10:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

Das würde doch nur in ganz besonderen Fällen möglich sein. Deutsche Werke, die an der Grenze liegen, können durch die höheren Löhne, welche die zollgeschützten Nachbarn zu zahlen vermögen, gezwungen werden, ebenfalls höhere Löhne zu zahlen.

Vorsitzender: Kann möglicherweise ein Rückschlag ausgeübt werden auf die Nachbarländer, welche keine Zölle haben?

Herr **Massenez:** Ich kann diese Frage nicht eingehender beantworten.

IV.

Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Frage 1:

Erfordert die Forterxistenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Ja.

Frage 2:

Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbaarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Nein, es würde dies nichts nützen, da das Land, welches uns in erster Linie gefährlich ist, seine Eisenzölle aus für England ganz richtiger Politik schon fallen ließ.

Frage 3:

Wie hoch müssen andernfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Ich würde mir erlauben, auf Grund der Vergleiche, welche die von mir beigebrachten Ziffern, bezüglich der Selbstkosten des Rohmaterials und der fertigen Fabrikate, im Ausland und Deutschland geben, folgende Sätze als nothwendig vorzuschlagen:

Für Roheisen pro 100 kg. einen Zollsatz von . .	1 *M.*
„ Luppeneisen, Rohschienen u. Stahlblöcke von .	1,50 „
„ geschmiedetes und gewalztes Eisen	3 „
„ Eisenbahnaxen, Eisenbahnradreifen und Eisenbahnräder	4 „
„ Eisen- und Stahlplatten	
a) von und über 3 mm Stärke . . .	3,50 „
b) unter 3 mm Stärke	4,50 „

Ich nenne natürlich nur diejenigen Artikel, welche uns speziell interessiren.

Herr **Stumm:** Ich möchte fragen, wie der Zollbeamte Stahlplatten resp. Eisenplatten von breitem Flacheisen unterscheiden soll. Wie Sie wissen, wird Universaleisen so breit gewalzt, daß man es auch mit dem Ausdruck Platten bezeichnet. Wie soll der Zollbeamte beispielsweise Rohmatteisen von Flacheisen von 700 mm Breite unterscheiden?

Herr **Massenez**: Ich glaube, daß er es bei einiger Uebung unterscheiden kann. Ein Universalflacheisen würde er, wenn man es ihm vorher ein paar Mal gezeigt hat, an der Art der Walzung unterscheiden können.

Herr **Stumm**: Wenn es nun aber verrostet ist?

Herr **Massenez**: Wenn es stark verrostet ist, allerdings nicht.

Herr **Stumm**: Sie würden trotzdem eine Trennung für nöthig halten? Würden Sie es denn für praktisch durchführbar halten, ohne eine Breite festzusetzen, mit Sicherheit zu sagen, wo das Blech anfängt und das Eisen aufhört? Sie wissen, das man das breite Flacheisen vielfach nicht Flacheisen nennt, sondern Universalblech.

Herr **Massenez**: Man müßte eine bestimmte Breite fixiren und sagen: hier fängt das Blech an, und hier hört das Flacheisen auf.

Herr **Stumm**: Sie halten aber eine Unterscheidung für nothwendig?

Herr **Massenez**: Ja wohl, weil die Herstellungskosten der Bleche weit höher sind, als die der Universalflacheisen. Ich würde überhaupt sehr dafür sein, daß man die Zollpositionen ohne allzu große Aengstlichkeit bezüglich der Beschwernisse wegen der Fixirung des Zolles bei den Grenzämtern möglichst detaillirt ausarbeitet. Von der großen Einfachheit haben wir niemals einen Vortheil gehabt. Die Franzosen schützen ihre Industrie nach ganz vernünftigen Normen und könnten uns hierin als Vorbild dienen. Wie ich den französischen Zolltarif kenne, ist er durchgängig diktirt von dem Maß der auf der Waare ruhenden Arbeit, also von dem Werth der Waare.

Vorsitzender: Würden Sie noch anderweitige Vorschläge machen?

Herr **Massenez**: Für grobe Gußwaaren pro 100 kg einen Zollsatz von 3 *M.*, für Eisenbahnschienen aus Eisen oder Stahl ebenfalls einen Zollsatz von 3 *M.*, für eiserne Schwellen auch 3 *M.*, Laschen und Unterlagsplatten auch 3 *M.*, für Dampfkessel 4 *M.* Das würden im Wesentlichen die Zollsätze sein, welche ich für unsere Fabrikate vorzuschlagen habe.

Frage 4:

Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:

a) für die Eisenindustrie selbst,

b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

Für die Eisendustrie würden meines Erachtens lediglich Vortheile aus einem derartigen Tarif entstehen. Diese Vortheile stelle ich mir so vor: Wenn wir morgen die Zölle bekommen, glaube ich durchaus nicht, daß wir dann übermorgen schon wesentliche Preiserhöhungen haben werden, sondern der Effekt wird zunächst der sein, daß wir einen sehr wesentlichen Theil desjenigen Arbeitsquantums, welches uns heute durch das Ausland fortgenommen wird, in unserem Vaterlande werden verarbeiten können; es wird also, unbeschadet des Exportquantums, unser Arbeitsquantum ein größeres sein und das halte ich für den Hauptvortheil. Eine geringe Preisaufbesserung wird selbstverständlich auch damit verbunden sein. Niemals aber wird der Preis der Waare um die volle Höhe des Zollsatzes steigen.

Herr **Stumm**: Auch bei Gießereiroheisen nicht?

Herr **Massenez**: Nein, da ist der Zollsatz, der vorgeschlagen wird, bei weitem nicht so bemessen, daß nicht viel fremdes Eisen hereinkommen könnte. Die vorgeschlagenen Zölle sind überhaupt nicht solche, daß der Eisenfabrikant sich nach ihrer Einführung einem dolce far niente hingeben könnte, sondern er wird immer noch harte Arbeit haben, um seine Existenz zu fristen.

Herr **Meier**: Ich glaube, daß die Preise um so viel erhöht werden müßten, um die Eisenindustrie in den Stand zu setzen, eine bessere Rente zu geben.

Herr **Massenez**: Ich bin ganz einverstanden und glaube, daß wir darauf hinarbeiten sollten, überhaupt höhere Preise zu erzielen, nicht die Eisenindustrie allein, sondern die ganze Industrie. In der heutigen Zeit ist eben Alles zu wohlfeil.

Herr **Stumm**: Auch die Lebensmittel?

Herr **Massenez**: Das will ich nicht sagen, diese sind, wie ich schon nachgewiesen habe, dem allgemeinen Preisrückgang nicht gefolgt.

Daß der Handel einen Nachtheil erleiden würde, glaube ich nicht. Eine Reihe von Artikeln würde nicht mehr eingeführt, dafür würden aber selbstverständlich andere Artikel dem Handel zum Export und Import zufließen. Ich muß bei dieser Gelegenheit betonen, daß die Kapitalbildung doch eigentlich durch die Industrie bewirkt wird und nicht durch den Handel. Es würde meines Erachtens bei Weitem nicht so nothwendig sein, unseren Handel, die distributive Arbeit, in denselben Formen zu schützen, wie die industrielle Thätigkeit geschützt zu werden verdient.

Was die Transportinteressenten anbelangt, so würden denselben natürlich neue Vortheile zufließen, wenn die Wirkungen eintreten, welche die Industrie von der Wiedereinführung der Zölle hofft. Wir würden, indem wir unsere Eisenfabrikate im Lande darstellen, eine sehr bedeutende Vermehrung unseres Bahntransports haben. Es ist Ihnen ja bekannt, welche Transportmassen erforderlich sind, um einen Hochofen zu bedienen, und wir könnten 50 Hochöfen mehr beschäftigen. Wenn Sie berücksichtigen, daß wir nur etwa die Hälfte des bei uns eingeführten Roheisens selbst produziren würden — das wäre nach dem heutigen Import 275 000 t jährlich —, so würden wir etwa 13 800 Arbeiter beschäftigen können, den Preis der Tonne mit 60 *M.* und davon mindestens $^3/_4$ als Arbeitslöhne und Transportkosten gerechnet. Wenn Sie nun den Verbrauch einer Familie mit 900 *M.* jährlich annehmen, so kommen Sie auf 12 420 000 *M.* Wenn ich in analoger Weise annehme, daß auch die Hälfte der von uns importirten Eisen- und Stahlfabrikate im eigenen Lande produzirt wird, nehme dafür als Durchschnittspreis 150 *M.* an und rechne davon wieder $^3/_4$ als Arbeits- und Transportlöhne, so könnten wir weitere 12 500 Arbeiter beschäftigen. Auf diese Weise würden wir im Ganzen mindestens 26 300 deutsche Arbeiter mehr beschäftigen, wenn der Effekt der Zollerhöhung der wäre, daß wir nur die Hälfte der Waaren, die wir bisher eingeführt haben, selbst fabriziren, und das wäre meines Erachtens ein Vortheil, der allein dazu bestimmen müßte, wirksame Zölle wieder einzuführen.

Herr **Meier**: Wie sind Sie auf diese Zahlen gekommen?

Herr **Massenez**: Nehmen wir die Einfuhr von Roheisen mit 12 Millionen Centner und theilen dieselbe durch 50, so ergeben sich 24 Millionen Pfund Gießereiroheisen, pro Hochofen. Das entspricht der Produktion eines Hochofens mittlerer Größe.

Herr **Stumm**: Ich glaube, das Mißverständniß beruht darauf, daß der Herr Sachverständige im Wesentlichen das fremde Gießereiroheisen durch inländisches ersetzen will und daß er dabei andere Zahlen im Auge hat, als wenn es sich um die Produktion von weißem Eisen handelte. Ich bin bereit nachzuweisen, daß der Durchschnitt der deutschen Hochofenproduktion im Ganzen weniger als 20 Millionen Pfund pro Jahr und Hochofen beträgt; wenn man aber die Rechnung auf Gießereiroheisen macht, so nimmt man höchstens $^3/_5$ dieser Durchschnittsziffer an. Ich halte somit die Rechnung des Herrn Sachverständigen für ganz richtig.

Herr **Massenez**: Wir produziren augenblicklich graues Bessemer-Eisen über 100 000 Pfd. pro Tag und Ofen.

Der Hörder Verein hat im Jahre 1872 über 1 480 000 *M.* an Eisenbahn-Frachten bezahlt, heute bezahlt er 840 000 *M.* Das sind Differenzen, welche lediglich eine Folge der ungünstigen Konjunktur sind, und von den Bahnen gewiß schwer empfunden werden.

Was die Konsumenten anlangt, so glaube ich nicht, daß dieselben in irgend einer sie drückenden Form durch die Einführung von Zöllen betroffen würden. Ich halte es aber auf der anderen Seite für die Pflicht der Staatsbürger, wenn es sich um die Erhaltung einer Industrie handelt, welche ein großer Staat besitzen muß, auch die dafür nothwendigen Opfer zu bringen.

Frage 5:

Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Ich glaube, daß diese Fragen schon bei c. 3 und f. 1 und 2 erledigt sind.

Frage 6:

Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Nein, das ist nicht der Fall.

V. Statistik.

Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen und event. welche?

Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Ich möchte mich auf diese Frage der Antwort enthalten, weil ich annehme, daß spätere Sachverständige sie viel besser beantworten werden.

Vorsitzender: Dann schließe ich die Vernehmung des Herrn Sachverständigen und danke demselben für die gemachten Mittheilungen.

(Schluß 10 Uhr.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Vierundzwanzigste Vernehmung

am

19. November 1878

(Nachmittag 4 Uhr 15 Minuten).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender.
„ Geh. Ober-Regierungsrath Huber.
„ Königl. Bayr. Staatsrath v. Schloer.
„ Geh. Kommerzienrath Stumm.
„ H. H. Meier.
„ Geh. Bergrath Dr. Wedding.
Sachverständiger: Herr Decker aus Cannstatt (Württemberg).

(Fragebogen A.)

Vorsitzender: Wir kommen jetzt zur Vernehmung des Herrn Decker aus Cannstatt.

Ich möchte zunächst fragen, womit Sie sich auf Ihrem Werk beschäftigen?

Herr **Decker**: Wir haben Gießerei und Maschinenfabrik mit verschiedenen Branchen. Hauptsache ist die letztere; die Gießerei haben wir erst seit dem Jahre 1872.

Vorsitzender: Machen Sie auch Gußwaaren zum Verkauf?

(Zustimmung des Sachverständigen.)

In welchen Gegenständen bestehen diese?

Herr **Decker**: Dieselben sind verschiedener Art; wir fertigen Maschinenguß, Bauguß, dekorirten Guß, also Kunstguß, jedoch keine ganz feinen Sachen; wir verkaufen an Fremde überhaupt beinahe nur Rohguß; Weniges wird angestrichen oder gefirnißt.

Vorsitzender: Welche Arten von Maschinen machen Sie vorzugsweise?

Herr **Decker**: Wir machen sehr vielerlei, z. B. Dampfmaschinen jeder Größe, hydraulische Motoren, also Turbinen und Wasserräder, Mühlen und Transmissionen, sowie als Spezialität Dampfpumpen; ferner Maschinen verschiedener Art für Papierfabriken, Einrichtungen für Seifenfabriken und noch viele Artikel in der Maschinenbranche, welche ich hier der Zeitersparniß wegen nicht alle aufzählen will. Außer Maschinenfabrikation haben wir Kesselschmiede, in welcher Dampfkessel und Blecharbeiten jeder Art gefertigt werden. Sodann machen wir in unserer Brückenwerkstätte Eisenbahnbrücken und Straßenbrücken; außerdem auch leichtere Eisenkonstruktionen, z. B. Dachkonstruktionen u. s. w. Unsere ganze Fabrikation theilt sich danach einerseits in Maschinenfabrikation, Kesselschmiede, Brückenbau, andererseits in Gießerei.

Herr **Huber**: Wie viel Arbeiter sind ungefähr in der einen und in der anderen Abtheilung?

Herr **Decker**: Im Ganzen haben wir heute 425 Arbeiter (ohne Beamte), davon werden auf die Gießerei circa 75 Arbeiter kommen, weil solche heute nur schwach geht.

Vorsitzender: Wir würden nun im Fragebogen A. zur ersten Frage, über die Selbstkosten, kommen.

Herr **Decker**: Ich erlaube mir zunächst zu bemerken, daß ich als Maschinenfabrikant auf die Eisenindustrie selbst, d. h. Hochofen- und Walzwerksbetrieb nicht näher eingehen werde, dagegen möchte ich einen Marktbericht aus Middlesborough zu den Akten geben, in welchem sich einzelne Notizen über die Eisenindustrie Deutschlands finden.

Vorsitzender: Wir sind nicht in der Lage, derartige Mittheilungen in die Akten aufnehmen zu können. Ich möchte Sie aber bitten, uns Einiges mündlich mitzutheilen.

Herr **Decker**: Es handelt sich nur um einen Satz, welcher lautet:

> Deutschland dagegen hat 3 große Staaten als Nachbarn, die seine Eisenwaaren mit hohen Zöllen belegen; dazu liegt Deutschlands Montanindustrie zu weit vom Meere entfernt, um mit England und Belgien mächtig im Weltmarkt konkurriren zu können.

Wenn ich die Firma nennen soll, sie ist C. E. Müller in Middlesbro' on Tees.

Dann habe ich auch statistisches Material von den Königl. Württembergischen Hüttenwerken, namentlich Wasseralfingen erhalten, nachdem einer der Beamten mit mir deren Geschäftslage im Allgemeinen durchgesprochen; da möglichste Kürze für meinen Vortrag gewünscht wurde, so bitte ich, diese schriftlichen Ausarbeitungen zu den Akten geben zu dürfen; ich weiß jedoch nicht, ob ich von Stuttgart aus ermächtigt werde, dies zu thun, ich werde mir aber heute noch telegraphisch darüber Nachricht einholen.

Vorsitzender: Schriftlich?

Herr **Decker**: Ja.

Vorsitzender: Dann bedaure ich es ablehnen zu müssen, da das nicht angängig ist.

Herr **Decker**: Dann möchte ich bitten, zum Schluß einige Hauptdaten aus diesem Bericht geben zu dürfen.

Vorsitzender: Das würde mündlich wohl bei den einzelnen Fragen geschehen können.

Herr **Stumm**: Ich möchte vorschlagen, daß wir das Verfahren des Herrn Sachverständigen acceptiren; wenn er ein paar Zahlen zusammengestellt hat, so glaube ich, daß es mehr Zeit kostet, wenn er sie bei den einzelnen Nummer zergliedert, namentlich wenn er nicht darauf vorbereitet ist.

Vorsitzender: Ich bitte dann, in den Fragebogen A einzutreten.

I.

Wirthschaftliche Lage der deutschen Eisenindustrie an und für sich und mit Rücksicht auf die Produktionsverhältnisse des Auslandes.

a. Selbstkosten.

Frage 1:

Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Wo beziehen Sie das Roheisen her?

Herr **Decker**: Größtentheils aus England und Schottland; schottische Marken beziehen wir aus Shotts, Coltneß u. A.; Shotts kostet heute 3,55 ℳ pro Centner franko Cannstatt, englisches Nr. III. 2,85 ℳ pro Centner.

Vorsitzender: Glauben Sie, daß Sie das Eisen nicht aus dem Inlande erhalten können, welches Sie aus England und Schottland beziehen?

Herr **Decker**: So lange die Hochofenindustrie nur einen geringen Zollschutz hatte und vollends, nachdem der Zoll ganz wegfiel, war es für die Hochofenwerke eigentlich unmöglich, mit England in Konkurrenz zu treten. Es haben sich nun einzelne deutsche Hochöfen in den letzten Jahren durch die Nothlage und durch den Mangel an Absatz genöthigt gesehen, Gießereieisen zu produziren; man bekommt auch schon eine ziemlich gute Qualität und wir haben solches schon verarbeitet und verarbeiten es theilweise noch. Allein der Hauptunterschied zwischen dem deutschen Gießereiroheisen und dem schottischen — das englische kann leichter ersetzt werden, aber wir bekommen es nicht zu demselben Preise in Deutschland — liegt meiner Ansicht nach darin, daß das schottische Roheisen, wenn man eine bestimmte Marke kauft, beinahe durchaus eine gleichmäßige Qualität hat. Dies ist bei deutschem Roheisen, wenn es auch durchschnittlich von guter Qualität ist, heute noch nicht in demselben Maße der Fall, denn es gehören Jahre dazu, um sich in eine solche neue Branche so einzuarbeiten, daß man im Stande ist, eine ganz gleichartige Qualität liefern zu können, wie es die Engländer im Stande sind.

Doch glaube ich, daß, sobald diese Industrie den so nöthigen Schutz erhält, der Fortschritt ein rascher sein wird, und wir das schottische und englische Roheisen später werden ganz entbehren können.

Herr **Stumm**: Haben Sie kein Roheisen von Luxemburg und de Wendel bezogen?

Herr **Decker**: Ja, einige Mal einige Waggons, aber wir sind mit dem englischen Roheisen besser zufrieden, d. h. es stellt sich, Preis und Qualität zusammengenommen, günstiger als das deutsche, beziehungsweise luxemburger Eisen.

Der Grundpreis für Stabeisen — alles franko Cannstatt — ist 6,25 ℳ pro Centner, Kesselbleche 9 ℳ pro Centner; wir beziehen Qualitätsbleche bis zum Preise von 20 ℳ von Krupp für große Tafeln. Es ist dies zwar für heutige Verhältnisse ein hoher Preis, aber Krupp liefert sehr gute Qualität; Saarkohlen zweite Sorte 83 ₰, erste Sorte 96 ₰; sogenannte Patent-Schmelzkoks 1,33 ℳ, das sind Koks aus den sogenannten Patentöfen.

Herr **Stumm**: Die Leute in Westfalen nennen Patentkoks eine Qualität, die sie für sehr gut halten, die aber mit einem Patent nichts zu thun hat, sondern es heißt ebensoviel wie Prima-Koks; ich glaube, der Ausdruck kommt nur in Westfalen vor.

Herr **Decker**: Ich komme nun zur speziellen Beantwortung der Frage A. 1. a. Unsere Selbstkostenpreise pro Centner franko Cannstatt stellen sich wie folgt:

Roheisen, schottisch I.	
Shotts	3,55 ℳ
Coltneß	3,67 „
do. engl. III.	2,85 „
Stabeisen, Grundpreis . . .	6,25 „
Kesselbleche, do. . . .	9,00 „
Krupp'sche Qualitätsbleche, je nach Größe der Tafeln, bis zu . .	20,00 „
Saarkohlen II. Sorte	0,83 „
do. I. do.	0,96 „
Patent-Schmelz-Ruhrkoks . . .	1,33 „

Die Preise, welche ich angegeben habe, sind unsere Durchschnitsmaterialpreise, aber ich habe hier noch einige Extrapreise notirt. Im vorigen Jahre haben wir einen großen Abschluß für Winkeleisen mit einem rheinisch-westfälischen Werke gemacht. Wir haben dafür, pro Centner franko Cannstatt gerechnet, ca. 6,15 ℳ bezahlt und können heute zu diesem Preise jedes beliebige Quantum erhalten. Es wurde uns vor 14 Tagen der Zuschlag auf ein größeres Brückenobjekt für die Reichsbahn ertheilt, oder wenigstens ging der diesbezügliche Antrag an das Reichskanzleramt von der General-Baudirektion der Reichsbahnen in Straßburg Vor Einreichung der betreffenden Submissionsofferte haben wir Preise eingezogen und auch in Belgien, allerdings nach einer jahrelangen Pause, zu unserer Orientirung wieder ein Mal um Preise angefragt, und es ergaben sich folgende Preise. Belgien offerirte, franko Cannstadt kalkulirt:

Flacheisen 170 bis 560 breit	7,30 ℳ
Bleche sowohl rechteckig, als in Façon geschnitten, incl. Riffelblech	8,70 „
Winkeleisen	6,80 „
Zorés-Eisen	7,70 „

Bei einem größeren Abschluß dürfte wohl noch etwas billiger anzukommen sein, und zwar gelten diese Preise unter Zugrundelegung der von der Baudirektion der Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen festgestellten Bedingungen, d. h. einer Garantie für eine Zugfestigkeit von 38 kg pro Quadratmillimeter für Flacheisen, 36 kg für Winkeleisen, 34 kg für Bleche. Während deutsche Werke in den letzten Monaten der Generalbaudirektion in Straßburg gegenüber erklärt haben, sie seien nicht im Stande, die vorgeschriebenen Qualitätsbedingungen zu erfüllen, das heißt Eisen mit der vorgeschriebenen Zugfestigkeit herzustellen, und sich, wenn ich nicht irre, sogar im Beschwerdewege an das Reichskanzleramt gewandt haben, offeriren die Belgier allerdings auf unsere Anfrage diese

Qualität; Veranlassung zu unserer Anfrage war die Ablehnung der Bedingungen durch deutsche Werke bei einer früheren und bei dieser neuesten Submission. Selbstredend haben wir vorerst kein Material bestellt.

Herr **Stumm**: Diese Preise beziehen sich ausdrücklich auf eine belgische Qualität, welche höher steht, als die kourante deutsche?

Herr **Decker**: Ja, wenigstens nach den Garantiezahlen, und die Preise sind wesentlich niedriger als die deutschen. Ich muß bemerken, daß die belgische Qualität früher sehr schlecht war, wir erhielten vor ca. 4 Jahren einmal eine Ladung Doppel-T-Balken und als beim Abladen einige Stücke vom Wagen herunterfielen, so zersprangen sie wie Gußeisen und der Riß war ca. 1 cm breit. Vor 4 Wochen hat uns nun ein Walzwerk freiwillig Qualitätsmuster von Doppel-T-Eisen eingeschickt, die sehr gut waren, Preise sehr billig. Burbach ist nicht im Stande, solche Preise zu stellen, Ars auch nicht.

Herr **Stumm**: Die Qualität von Burbach würde keine bessere sein, als das Muster von T-Eisen aus Belgien?

(Zustimmung.)

Ist irgend ein Werk an der Saar bereit gewesen, eine Zerreißungsfestigkeit von 38 kg zu garantiren?

(Nein.)

Bis zu welcher Garantie wird dort gegangen?

Herr **Decker**: Im Allgemeinen bis 36 kg. Die Württembergische Eisenbahnbau-Kommission (Oberleitung für Bahnneubauten), die auch strenge Vorschriften im vorigen Jahre eingeführt, hat ihre Bedingungen wesentlich ermäßigt, nachdem die verschiedenen württembergischen Eisenbrückenlieferanten dagegen remonstrirt hatten, und zwar Eßlingen, Gebrüder Benkiser in Pforzheim und wir; sie ließ sich durch unsere übereinstimmenden Aeußerungen überzeugen, daß 36 kg und die anderen Vorschriften zu hoch waren, und ging auf 35 kg pro Quadratmillimeter für Flach- und Winkeleisen und auf 33 kg für Bleche herunter, hat solche jedoch bei der letzten Vergebung wieder auf 36 kg erhöht.

Ich habe bis jetzt nur die Selbstkosten unserer Materialien angegeben; in Betreff der Selbstkosten unserer Fabrikate kann ich für heutige Verhältnisse nur sagen, daß sie sich w e s e n t l i c h höher stellen, als die Verkaufspreise. Ich werde übrigens auf diese Frage bei Beantwortung der Frage 3 noch ein Mal zurückkommen und möchte hier nur noch beifügen, daß an den Verlusten der letzten Bilanzjahre die stets rückgängigen Preise der Materialien ebenfalls von großem Einfluß waren, weil oft theures Vorrathsmaterial zu Bestellungen aufgearbeitet wurde, welche zu billigem Preise übernommen werden mußten.

Frage 2:

Wie steht es mit den Selbstkosten bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Ich kann nur sagen, daß andere Werke bezüglich der Rohmaterialien und Halbfabrikate nicht besser daran sind wie wir. Bezüglich der Selbstkosten der Fabrikate mögen manche älteren Werke, welche stark amortisirt haben und weniger mit Zinsen belastet sind, etwas geringere Selbstkosten haben, allein diese Differenz dürfte meiner Ansicht nach dadurch ausgeglichen werden, daß unsere Einrichtungen im Allgemeinen auf der Höhe der Zeit stehen.

Frage 3:

Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:
die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate?
die Transportkosten derselben?
die Arbeitslöhne?
die allgemeinen Betriebs, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

Der Antheil unserer Rohmaterialien und Halbfabrikate an den Selbstkosten beträgt:

Bei Eisenguß	30—40 pCt.
Bei Dampfmaschinen und dergl., d. h. bei Maschinen, welche viel Arbeit erfordern	35—45 „
Bei gröberen Arbeiten, wie Transmissionen, Mühlen und dergl. .	50—60 „
Bei Kesselschmiedearbeiten. . . .	55—60 „
Bei Schmiedeisenkonstruktionen, Brücken und dergl.	40—60 „

Der Antheil der Transportkosten an den Material-Selbstkostenpreisen, welcher übrigens in obigen Beträgen schon enthalten ist, da unsere Materialpreise (A. I. a. Frage 1) franko Cannstatt kalkulirt sind, beträgt 5 bis 35 pCt. dieser Material-Selbstkostenpreise oder 3 bis 10 pCt. des obigen Antheils der Rohmaterialien und Halbfabrikate an den Selbstkosten.

Dagegen beträgt z. B. die Bahnfracht Saarbrücker Grube bis Cannstatt 41 ₰, während Kohlen I. Sorte 55 ₰, Kohlen II. Sorte 42 ₰ Ankaufskosten, d. h. die Kohlenfracht beträgt 75 bis 102 pCt. des Ankaufspreises derselben.

Im Uebrigen variiren unsere Frachten für Rohmaterial zwischen 50 ₰ und 1 ℳ; wir bezahlen z. B. von Neunkirchen 50 ₰, von rheinisch-westfälischen Werken von 85 ₰ bis 1,05 ℳ dagegen für Roheisen von Glasgow nach Cannstatt pro Centner nur 1,03 ℳ!!

Der Antheil der Arbeitslöhne an den Selbstkosten beträgt z. B. bei Eisenguß 35 bis 45 pCt. der Selbstkosten. Ich muß hierbei bemerken, daß die Löhne für Eisenguß bei uns in Süddeutschland verhältnißmäßig höher sind, als die Löhne der übrigen Branchen, während man sonst im Allgemeinen findet, daß die Gießereilöhne niedriger sind, z. B. in der Schweiz, in Frankreich, wahrscheinlich auch hier in Berlin, doch kenne ich die hiesigen Verhältnisse nicht näher. Der Grund, warum wir in Süddeutschland höhere Gießereilöhne haben, ist darin zu suchen, daß dieser Industriezweig noch ziemlich neu ist und die vielen vorhandenen kleinen Gießereien den öfteren Wechsel der Arbeiter begünstigen.

Der Antheil der Arbeitslöhne an den Selbstkosten beträgt ferner bei:

Dampfmaschinen und dergl. . . .	25—35 pCt.
Gröbere Arbeiten ꝛc.	20—25 „
Kesselschmiedearbeiten	20—30 „
Schmiedeisenkonstruktion	20—35 „

Da wir, wie fast alle süddeutsche Maschinenfabriken, schon mehrere Jahre nicht viel mehr als circa halbe Beschäftigung haben, während die Unterhaltungs- und Generalkosten nahezu dieselben bleiben und sich die allgemeinen Betriebsunkosten nicht im Verhältniß zu der geringeren Produktion vermindern lassen, so stellen sich die wirklichen Selbstkosten beinahe in allen unseren Branchen höher als die Verkaufspreise, und zwar theilweise wesentlich höher. Unseren Selbstkostenkalkulationen legen wir, wie dies überhaupt bei Maschinenfabriken üblich, für die allgemeinen Betriebs-, Unterhalts- und Generalkosten bestimmte Prozentsätze als Zuschlag zu den Arbeitslöhnen zu Grunde, deren Höhe jedoch nur dann ausreichend wäre, wenn wir volle Beschäftigung hätten, und zwar rechnen wir:

bei Eisenguß	100—125 pCt.
bei Dampfmaschinen und dergleichen Maschinen, welche viel Arbeit erfordern	100—125 „
bei gröberen Arbeiten, Transmissionen, Mühlen und dergleichen.	80—100 „

bei Kesselschmiedearbeiten	. . .	70—100 pCt.
Bei Schmiedeisenkonstruktion, wie Brücken, Dächer, Dachscheiben und dergleichen	. . . . .	40— 60 „

Vorsitzender: Der Arbeitslöhne?

Herr **Decker:** Ja, der Arbeitslöhne. Ich wiederhole: Material plus Arbeitslöhne plus diese Prozentsätze von den Arbeitslöhnen gerechnet, das nennen wir unsere Selbstkosten. Allein, wenn wir nun so kalkuliren, und vergleichen das mit unseren effektiven Selbstkosten, so kommen wir mit den Sätzen absolut nicht aus, wir müßten viel höhere Sätze nehmen. Nun sind das aber Sätze, wie sie im Allgemeinen bei Maschinenfabriken üblich sind. Es gilt z. B. bei Eisenbahnen auch das allgemeine Uebereinkommen, daß zu Materialien und Löhnen 100 pCt. der Löhne zugeschlagen werden für alle Reparaturen, welche eine Eisenbahn in ihren Werkstätten für die andere ausführt, ein Verdienst wird bei Bahnen gegenseitig nicht berechnet. Es sind unsere angegebenen Sätze zwar mäßig, doch wenn wir volle Beschäftigung hätten, so würden wir wenigstens damit auskommen, wir würden kein Geld zusetzen.

Vorsitzender: Sie haben kein vollständiges Tableau über die Selbstkosten?

Herr **Decker:** Das wäre für unsere Verhältnisse außerordentlich schwierig ausführbar. Wir haben ein Geschäft von einer Vielseitigkeit, wie nicht viele dergleichen existiren. Wir schreiben im Jahr in das Bestellbuch circa 1800 Bestellnummern und beinahe jede dieser Bestellungen ist ein neues Fabrikat für sich. Neben diesen festen Bestellungen laufen dann noch Artikel, wie kleinere Dampfmaschinen, Dampfpumpen ꝛc., welche in größerer Zahl im Vorrath gefertigt werden, deren Selbstkostenkalkulation wird von Zeit zu Zeit revidirt.

Ich habe noch das Eine beizufügen. Die Gehälter betragen $3^1/_2$—7 pCt. der Verkaufssummen, 20—30 pCt. der Arbeitslöhne und 15—25 pCt. der Generalkosten.

Vorsitzender: Ich komme nun zur Frage 4:

Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien? Sind diese Beträge unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

Diese Beträge stecken nicht in den Selbstkosten?

Herr **Decker:** Ja, dieselben stecken darin, allein bei den Verhältnissen, unter denen wir seit dem schlechten Geschäftsgang arbeiten, kommen wir, wie schon erwähnt, mit den angegebenen Kalkulationssätzen nicht aus.

Wir amortisiren:

für Gebäude	. . . .	2 pCt.
„ Maschinen und Einrichtungen	.	5 pCt.
„ Werkzeuge und Mobilien	. .	10 pCt.

Herr **Stumm:** Die Verzinsung ist aber nicht eingerechnet?

Herr **Decker:** Die ist nicht eingerechnet, das heißt die Verzinsung unseres Gesellschaftskapitals, wogegen selbstredend die Verzinsung eines ziemlich bedeutenden Hypotheken-Annuitätenanlehens, gleich wie die ebenfalls nicht unbedeutenden Zinsen und Provisionen unserer Contocurrent-Gläubiger in den Selbstkosten enthalten sind.

Frage 5:

Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

Da habe ich wieder die Sätze zusammengestellt.

Vorsitzender: Das können wir wohl ohne weitere Verlesung übergehen, wenn Sie die bezügliche Tabelle übergeben.

Herr **Decker:** Die Selbstkosten stellten sich in den Jahren 1869 und 1873 wie folgt:

	1869.	1873.
Roheisen schottisch I. . .	—	8,65
do. englisch III. . .	—	8,09
Stabeisen-Grundpreis . .	9,60	17,10
Kesselblech	12,09	28,00
Saarkohlen I. Sorte . .	1,01	1,54
Patent-Schmelz-Ruhrkoks .	—	3,80

Die Selbstkosten stellen sich wesentlich niedriger als die Verkaufspreise. Die Kalkulationen wurden nicht für sämmtliche Fabrikate genau festgestellt, weil das Gesammtresultat befriedigte.

Frage 6:

Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

Hierfür sind auch die Summen tabellarisch zusammen gestellt. Soll ich sie verlesen?

(Wird bejaht.)

Heutiges Anlagekapital 3 460 000 *M.* Entwickelung: 1869: 700 000 *M.*, 1872: 1 600 000 *M.*, 1874: 3 200 000 *M.*, 1875: 3 365 500 *M.*, 1876: 3 395 000 *M.*, 1877: 3 430 000 *M.*, 1878: 3 460 000 *M.* Dieses Anlagekapital ist ziemlich hoch. Ich möchte deshalb bemerken, daß wir viele Kosten für allgemeine Anlagen aufgewendet haben, z. B. sind in unserem Geschäft über 3 km schmalspurige Eisenbahngeleise, wir haben circa 45 oder 50 Drehscheiben, circa eben so viele Eisenbahnwagen, wir haben eine Menge von Laufkrähnen und Hebevorrichtungen, die in anderen normal eingerichteten Maschinenfabriken nicht vorhanden sind. Auch sind wir mit vorzüglichen Werkzeugmaschinen ausgestattet. Unsere Gebäude sind sehr solid ausgeführt. Alles dies hat sehr viel Geld gekostet, es wird aber in Folge dessen an Arbeitslöhnen und Unterhaltungskosten gespart. Da unsere theueren Einrichtungen bei unvollständiger Beschäftigung nicht vollständig ausgenutzt werden, so folgt daraus, daß wir heute verhältnißmäßig ungünstig arbeiten.

Vorsitzender: Frage 7:

Steckt Gründergewinn darin, event. in welchem Maße?

Es ist wohl Familienunternehmen?

Herr **Decker:** Familienunternehmen gerade nicht; ich werde noch auf diese Frage zurückkommen und habe nur noch einzuschalten, daß ich unter Anlagekapital verstehe Grund und Boden, Gebäude, Maschinen und Einrichtungen, sowie Werkzeuge, Mobilien und Modelle; ich sage dies, da man hie und da auch anders zusammenstellt.

Gründergewinn steckt nicht in unserem Geschäft. Ich komme nun auf die letzte Frage des Herrn Vorsitzenden zurück und bemerke zur Erläuterung meiner Antwort, daß wir mit unserem Geschäft seit April 1865 im Betrieb sind, daß dasselbe mit circa 30 Personen eröffnet wurde und sich bis zum Jahre 1867 auf circa 200 Personen entwickelt hat. Bis zum Jahre 1871 habe ich und mein Bruder nur mit eigenem und Familienkapital gearbeitet, während später nach und nach bedeutende weitere Kapitalien ins Geschäft kamen und selbstredend noch Kredite benutzt wurden; ich sage dieses zur Vermeidung des etwaigen Irrthums, daß es möglich gewesen sei, im Verlauf von 14 Jahren unser Geschäft durch eigene Entwickelung auf seinen jetzigen Stand zu bringen, solche Resultate sind im Maschinenbau entfernt nicht zu erzielen.

Frage 8:

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Das konkurrirende Ausland, also England, Frankreich, Belgien, die Schweiz und Oesterreich produziren heute im Allgemeinen billiger. Einen Maßstab dafür anzugeben bin ich nicht in der Lage. Die Gründe dafür sind folgende: England, Frankreich und Belgien haben billigere Rohmaterialien — bei Frankreich bezieht sich das allerdings nur auf einzelne Rohmaterialien, manche derselben sind auch theurer —, die Arbeitslöhne sind absolut betrachtet nicht höher, für manche Artikel, z. B. Gußwaaren sogar billiger, mit Rücksicht auf die Arbeitsleistung meiner Ansicht nach jedenfalls billiger, als bei uns, weil sich in diesen Staaten schon in früherer Zeit die Arbeitstheilung, d. h. die Einführung von Spezialitäten in der Fabrikation leichter durchführen ließ, als bei uns in Deutschland. Hier wirkten viele Umstände, z. B. die frühere politische Zerrissenheit, der früher wesentlich erschwerte Verkehr, die Verschiedenheit in Münze, Maß und Gewicht, das bis vor Kurzem mangelnde Patentgesetz, sowie die mangelnde Einheit in Gesetzgebung und Rechtsverhältnissen, schon außerhalb der Grenzen des deutschen Einzelnstaats hemmend auf die Entwickelung der Industrie ein; noch viel schwieriger war es und ist es heute noch, Absatz außerhalb Deutschlands zu erzielen, da alle uns umgebenden Staaten hohe Eingangszölle erheben, während Deutschland seine Eisen- und Maschinenindustrie dem Auslande preisgibt.

Für die österreichische Industrie, welche in neuerer Zeit ziemlich stark nach Süddeutschland in Mühlen, Bierbrauereien u. dergl. konkurrirt, kommen außer der Zollfreiheit nach Deutschland noch wesentlich die Valutaverhältnisse in Betracht. Ich habe in letzter Zeit während des Besuches der Pariser Ausstellung Gelegenheit gehabt, mir über die Arbeitslöhne in Paris, über englische Arbeitslöhne, auch über die Arbeitslöhne in der Schweiz einige Notizen zu sammeln. Ich habe hierbei die Ansicht gewonnen, daß die Schweiz jedenfalls eher etwas niedere Löhne hat, als wir, daß die Pariser und die englischen Löhne nicht viel höher sind als unsere; daß dagegen die qualitative und quantitative Leistung der französischen Arbeiter eine bessere ist, als bei uns, davon überzeugte ich mich beim Besuch einiger Werkstätten.

Vorsitzender: Wir würden nun zum Kapitel:

b. Arbeiterverhältnisse

Frage 1:

Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit, oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

übergehen.

Herr **Decker**: Wir liegen mit unserer Fabrik in keinem eigentlichen Industrie- und Arbeiterdistrikt, da die Bevölkerung sich in ihrer Mehrzahl von Gemüse- und Ackerbau-, Obst- und Weinkultur nährt. Der Ausgleich des Arbeiterbedürfnisses zwischen Industrie und Landwirthschaft geht somit verhältnißmäßig leicht von Statten und es läßt sich im Allgemeinen weder sagen, daß bei uns die nöthigen Arbeitskräfte fehlen, noch daß die Bevölkerung Mangel an Arbeit leidet; tüchtige Arbeiter sind immer noch schwer zu erhalten, wogegen an mittelmäßigen und untergeordneten Arbeitern kein Mangel ist.

Vorsitzender: Frage 2:

Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

Herr **Decker**: Unser Arbeiterstand hat sich seit 1873 gestellt wie folgt:

1873	750	Arbeiter,
1874	700	"
1875	580	"
1876	550	"
1877	500	"
1878	425	"

Vorsitzender: Haben Sie bei den Nachweisen vielleicht gleich die Löhne mitangegeben?

Herr **Decker**: An diese komme ich nachher bei Frage 3. Größere gleichzeitige Arbeiter-Entlassungen wurden bei uns nicht vorgenommen, die Reduktion hat sich im Allgemeinen von selbst dadurch vollzogen, daß die Abgehenden nicht wieder ersetzt wurden. Im Allgemeinen wurden nie mehr als 12 Personen auf einmal entlassen. Verhältnißmäßig am größten ist übrigens die Reduktion gerade in der Maschinenbranche, welche verhältnißmäßig das größte Anlage- und das größte Betriebskapital erfordert. Schon seit mehreren Jahren steht nahezu die Hälfte unserer Maschinen still.

Vorsitzender: Wir würden jetzt zu den Löhnen kommen.

Frage 3:

Wie haben sich die Löhne bei Ihnen seit 1869 entwickelt?

Herr **Decker**: Unsere Durchschnittsarbeitslöhne, welche umfassen:

a) Modellschreiner, Schmiede und Draufschläger, Maschinenarbeiter, d. h. Dreher, Bohrer u. s. w., Schlosser und Werkstättenmonteure, Kesselschmiede, Brückenbauschlosser, Bohrer, Nieter und Helfer, sowie Tagelöhner, Portiere, Bureaudiener und Nachtwächter,

b) Gießer, mit sämmtlichen hierher gehörenden Maschinen- und Hülfsarbeitern,

stellen sich wie folgt:

	a. Maschinenfabrik. Kesselschmiede. Brückenbau.	b. Gießerei.
1869	2,43	hatten noch
1870	2,57	keine
1871	2,74	Gießerei
1872	2,94	3,17
1873	3,17	3,51
1874	3,17	3,66
1875	3,02	3,58
1876	2,95	3,42
1877	2,90	3,38
1878	2,89	3,16

Da jedoch unter unserem jetzigen Arbeiterstande verhältnißmäßig weniger Maschinenfabrikarbeiter, dagegen mehr Brückenbauarbeiter sind, als in den Jahren 1873 und 1874, so ist durch das Verhältniß der obigen Arbeitslohndurchschnittszahlen der Rückgang der Arbeitslöhne in den einzelnen Branchen nicht ganz richtig dargestellt, doch wird es sich um geringe Differenzen handeln.

In den Jahren 1872 und 1873 verdienten einzelne Arbeiter über 2 000 *M.* bis zu 2 400 *M.*, was jetzt wieder auf ein richtigeres Maß zurückgeführt ist.

Die Durchschnittsarbeitslohnsätze sind zwar heute hier in Berlin wesentlich höher, allein eine Familie hat hier ziemlich 80—100 *M.* mehr Wohnungsmiethe zu bezahlen, als bei uns, was einem Lohnzusatz von 30 ₰ pro Tag entspricht, außerdem leistet aber der Berliner Arbeiter verhältnißmäßig mehr, als unser süddeutscher Arbeiter und ein und dieselbe Arbeit wird daher in hiesigen Maschinenfabriken nicht theurer zu stehen kommen, wie bei uns.

Frage 4:

Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

Eine Herabsetzung der heutigen Löhne ist mit Rücksicht auf die hohen Preise der Lebensmittel nicht gut möglich. Die besseren Arbeiter können mit ihrem Verdienst bei der

nöthigen Eintheilung und Sparsamkeit und volle 10 Stunden Arbeitszeit vorausgesetzt, gerade auskommen; bei gewöhnlichen Handarbeitern und Tagelöhnern, d. h. bei verheiratheten ist dies nur dann möglich, wenn auch die Frau noch etwas verdient, oder wenn, wie dies öfter der Fall ist, die Leute noch ein kleines Acker- oder Gartengrundstück besitzen, auf dem sie einen Theil ihres Lebensunterhaltes selbst hervorbringen. Wir haben nämlich viele Tagelöhner aus umliegenden Orten, welche daselbst ein kleines Eigenthum haben und in Folge dessen können sie mit dem heute verhältnißmäßig geringen Tagelohne von 2,10 — 2,30 ℳ pro Tag gerade auskommen. Daß dies wenig ist bei den heutigen Lebensmittelpreisen, ist ja klar. Es wäre daher eher eine Erhöhung der Arbeiterlöhne angezeigt, welche aber bei der jetzigen Lage der Industrie völlig unausführbar ist.

Frage 5:

Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

Eine Herabsetzung der Löhne würde eine ungenügende Ernährung der Arbeiter eventuell Auswanderung zur unausbleiblichen Folge haben und ihre Arbeitsfähigkeit herabdrücken, sie würden in ihren Verhältnissen empfindlich zurückkommen, was ohnedies jetzt schon durch zeitweilige Arbeitslosigkeit oder Krankheit leicht vorkommt. Bei Krankheit erhält der Arbeiter aus der Fabrikkrankenkasse 40 pCt. des Lohnes, wenn er aber nur einen Arbeitslohn von 2,10 — 2,30 ℳ verdient und nur von diesen 40 pCt. erhält, so ist es nicht möglich, daß er auskommt. In solchem Falle ist er theils auf unsere Mildthätigkeit, theils auf die anderer Leute angewiesen.

Frage 6:

Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Die allmäliche und nicht gerade bedeutende Lohnerhöhung der Jahre 1869—1871 hatte keinen nachtheiligen Einfluß, weder auf die Arbeitsleistung noch auf die Moralität der Arbeiter. Dagegen wurden durch die ziemlich raschen und beträchtlichen Lohnerhöhungen der Jahre 1871—1873 und die Reduktion der Arbeitszeit von 11¼ auf 10 Arbeitsstunden nicht nur quantitativ, sondern qualitativ die Arbeitsleistung wesentlich vermindert, auch war der Einfluß auf die Moralität ein sehr ungünstiger. Diese Verhältnisse haben sich jedoch im Laufe der Zeit mit dem Zurückgehen der Löhne wieder gebessert, obgleich die zehnstündige Arbeitszeit geblieben ist.

Frage 7:

Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

Eigentliche Strikes haben in unserer Gegend nicht stattgefunden, wogegen nicht zu leugnen ist, daß sozialdemokratische Umtriebe, wesentlich veranlaßt durch norddeutsche und sächsische Agitatoren, sowie durch Kolportage von sozialdemokratischen Zeitungen sich fühlbar gemacht und die Arbeiter zur Unzufriedenheit und Unbotmäßigkeit aufgereizt haben.

Frage 8:

Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

Wie ich schon bemerkte, sind die Arbeitslöhne des Auslandes, absolut betrachtet, nicht wesentlich höher, für manche Artikel, z. B. Gußwaaren in der Schweiz, in Frankreich, in Böhmen sogar billiger als bei uns; die Arbeitslöhne stellen sich jedoch mit Rücksicht auf die Leistung der Arbeiter in den meisten Fällen niedriger als bei uns, weil diese Länder eine ältere und entwickeltere Industrie besitzen, die Arbeiterbevölkerung selbst einige Generationen länger in der Industrie thätig ist und die Arbeitstheilung aus früher geschilderten Gründen schon in höherem Maße und längere Zeit durchgeführt ist.

Frage 9:

Sind dieselben einer Ermäßigung fähiger, oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

Es entzieht sich dies meiner näheren Beurtheilung.

Vorsitzender: Wir würden zu

C. Frachten.

Frage 1:

Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

übergehen.

Herr **Decker:** Wir verkaufen in der Regel ab unserer Fabrik, doch betragen die Waggon-Frachtsätze nach unseren Hauptabsatzgebieten innerhalb Württembergs 14 ₰ — 1,38 ℳ, nach Bayern 58 ₰ — 2,35 ℳ, Elsaß 74 ₰ — 2,35 ℳ, Böhmen 3,92 — 5,92 ℳ, ferner für Export nach Rußland, Schweden 2c., Lübeck 3,58—4,36 ℳ, Stettin 4,3—4,94 ℳ pro Centner.

Frage 2:

Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Unsere Württembergischen Eisenbahn-Frachtsätze sind auf folgender Basis konstruirt:

Stückgut	Wagenladungsgüter.			
	A 2	I.	II.	III.
0,575 ₰	0,3 ₰	0,24 ₰	0,20 ₰	0,15 ₰

Hierzu kommen Expeditionsgebühren á 20 ₰ für Stückgut und 12 ₰ für Wagenladungsgüter.

Beschwerde habe ich zu erheben gegen die erhöhte Stückgutklasse für unsere Artikel. Die Sammelladungen schaffen dafür nur ungenügende, in vielen Fällen gar keine Abhülfe, da die Spediteure, welche das Sammeln der Güter betreiben, die Differenz zwischen Waggon- und Stückguttaxe fast ganz für sich in Anspruch nehmen, während die eigene Komplettirung der Wagen durch verschiedene Waaren mit Hülfe unserer Lieferanten auch unverhältnißmäßig viel Kosten verursacht.

Als zweiten Beschwerdepunkt habe ich anzuführen, daß unsere sämmtlichen Fabrikate von dem früheren Spezialtarif 2. in den Spezialtarif lozirt worden sind, wodurch uns in ganz ungerechtfertigter Weise eine Frachterhöhung von 20 bis 25 pCt. aufgebürdet worden ist.

Frage 3:

Genießt das Ausland billigere Frachten, als Sie, und in welcher Weise macht sich dies geltend?

England und Frankreich hat für den inneren Massenverkehr ein ausgedehntes Kanalsystem zur Verfügung, was uns beinahe ganz fehlt. Die Bahnfrachtverhältnisse sind mir nicht näher bekannt, doch sind die Frachten meines Wissens in England, Belgien, Frankreich im Allgemeinen niedriger als in Deutschland. Daß diesen drei Ländern für ihren Absatz billigere Wasserfrachten zur Verfügung stehen, ist allgemein bekannt und zwar verfrachtet England in die Häfen des Schwarzen Meeres Maschinen für 1 s. pro Centner und darunter, d. h. zu demselben Preise und öfters sogar billiger

wie nach Marseille, weil diese Ladungen als Rückfracht für die aus Rußland bezogenen Getreidefrüchte dienen.

Frage 4:
Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

Dies ist allgemein bekannt. Als Illustration will ich nur folgenden Fall anführen: Güter, die von Hamburg nach Ulm gehen, werden nicht von Hamburg nach Ulm kartirt, sondern nach Friedrichshafen, gehen von hier zurück nach Ulm, und die Fracht stellt sich wesentlich billiger, als wenn man sie direkt nach Ulm dirigirt, welches den Seeplätzen viel näher liegt als Friedrichshafen. Man läßt lieber diese Waaren zweimal je 103,6 km, also zusammen 207,2 km, umsonst spazieren fahren, nur um den Differentialtarif benutzen zu können.

d. Verkaufspreise.

Frage 1:
Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte?

Für Maschinenguß	8,50	bis	12 M.	pro Centner,
" Dampfmaschinen . . .	27	"	45 "	" "
" gröbere Arbeiten, d. h. Arbeiten, auf welche weniger Arbeitslohn kommt, als Transmissionen, Mühlen und dergleichen . . .	20	"	27 "	" "
" Kesselschmiedarbeiten . .	16	"	25 "	" "
" Schmiedeisenkonstruktionen, d. h. Brücken, Dächer und dergleichen . . .	13	"	18 "	" "

Frage 2:
Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Die Preise sind ungefähr dieselben, da heute mehr als je die Preise durch die Konkurrenz und nicht durch die Kalkulation bestimmt werden.

Frage 3:
Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

Für Maschinenguß haben wir 1873 erhalten 13 bis 21 M., heute 8½—12 M., 1869 hatten wir noch keine Gießerei, Dampfmaschinen haben wir im Jahre 1869 noch nicht ausgeführt. Im Jahre 1873 haben wir pro Centner 54—100 M. erhalten, heute erhalten wir 27—45 M., also weniger als die Hälfte; für gröbere Arbeiten 1869 30 bis 42 M., 1873 36—48 M., 1878 20—27 M.

Um auch früherer Zeiten zu gedenken, will ich beifügen, daß im Jahre 1856 die Verkaufspreise für gröbere Arbeiten 46—56 M. waren, wofür heute 20—27 M. bezahlt werden. Für Kesselschmiedearbeiten betrugen die Preise im Jahre 1869 24—30 M., 1873 38—50 M., während sie heute nur 16 bis 25 M. betragen. Für Schmiedeisenkonstruktionen, d. h. Brücken u. s. w., betrugen die Preise 1869 17½—25 M., 1873 28—38 M., heute 13—18 M.

Frage 4:
Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Die Verkaufspreise, wie sie uns von der Konkurrenz diktirt werden, ergeben zur Zeit fast bei keinem Geschäftsabschluß einen Gewinn für uns, wenn wir bei Ermittelung der Selbstkosten die allgemeinen Betriebs-, Unterhaltungs- und Generalunkosten, sowie die Amortisation in richtiger Weise in Rechnung ziehen. Wir sind gezwungen, unter diesen Verhältnissen fortzuarbeiten und acceptiren die Geschäfte ohne Unterschied, ob vom Inlande oder Auslande so, wie wir sie eben erlangen können. Das Schlimmste bei der heutigen Geschäftslage sind übrigens die kurzen Lieferungszeiten, welche es öfter nöthig machen, daß trotz Reduzirung der Arbeiterzahl und trotzdem viele Maschinen stille stehen, nach Feierabend und oft Nächte durchgearbeitet werden muß, während man kurze Zeit darauf, um Arbeiterentlassungen zu vermeiden, zur Reduktion der Arbeitszeit gezwungen ist. Das wechselt sehr; wir haben z. B. im Augenblicke in unserem Brückenbau eine Arbeitszeit von 7 Stunden. Sonst wird voll gearbeitet, theilweise bis 10 Uhr, theilweise die Nacht durch. Ich will bemerken, daß wir auch hier und da für den Export einen etwas niedrigeren Materialpreis erzielt haben. Wir haben z. B. für eine größere Dampfkesselbestellung nach Rußland eine kleine Preisermäßigung für Kesselblech erhalten, nachdem wir erklärt, daß die Kessel nach Rußland gehen.

Frage 5:
Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

Wir machen niedrigere Preise für größere Abschlüsse einestheils in der Hoffnung, beim Materialeinkauf noch etwas gegen die Vorkalkulation ersparen zu können, anderntheils weil wir im Interesse unserer Arbeiter eben absolut fortarbeiten müssen und das Stillegen der Fabrikation noch größere Opfer bringen würde.

Daß man übrigens dasjenige Produktionsquantum, welches im Inlande nicht abzusetzen ist, ins Ausland nöthigenfalls etwas billiger verkauft, als im Inlande selbst, ist vom nationalökonomischen Standpunkte aus betrachtet, gewiß ganz richtig, da hierdurch das Nationalvermögen zunimmt, und ich kann dies auch nicht als eine Benachtheiligung für die inländischen Abnehmer betrachten; denn nur bei möglichst großer Produktion ist es möglich, die Generalunkosten zu vermindern und in Folge dessen auch für das Inland wieder billigere Preise zu stellen.

Frage 6:
Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

Es verkauft z. B. eine englische Fabrik Dampfmaschinen zum Preise von 27 M. pro Centner, für welche wir heute 30 M. rechnen und dabei nichts verdienen; außerdem eine größere Sorte von 22½ M., welche wir zu 27 M. pro Centner verkaufen. Außerdem kommen aus der Schweiz nach Süddeutschland Dampfmaschinen in ziemlicher Zahl.

Ich möchte noch bemerken, daß wir namentlich in Beziehung auf Gußwaaren übel daran sind. Die Fabrikation von leichteren Gußwaaren hat in Süddeutschland so gut wie aufgehört, z. B. sämmtliche süddeutsche Nähmaschinenfabriken beziehen ihren Guß aus Frankreich. Wir haben vor circa 2 Jahren unsere Landreisenden einige Male in Nähmaschinenfabriken geschickt und einige derselben haben sich bereit erklärt, uns ihre Modelle zu schicken ohne vorherige Preisfixirung. Wir erklärten uns bereit einmal den Versuch zu machen, um zu sehen, wie theuer uns die Sachen kommen. Wir sahen bald ein, daß absolut nichts zu machen war; denn die französischen Preise waren 40 pCt. niedriger, als diejenigen, welche wir verlangen mußten. Ich hörte gestern ganz zufällig, daß Berliner Nähmaschinenfabriken ihren Guß aus Frankreich beziehen zum Preise von 10 Frcs. 50 Cts. franko hier; das sind 8,60 M. pro Centner für Gußwaaren, von welchen 2—300 Stück auf einen Centner gehen.

Ebenso ist es mit schmiedbarem Guß. Die erste Fabrik, welche für schmiedbaren Guß in Deutschland überhaupt be-

stand, war die Firma A. Stotz in Stuttgart. Stotz ist ein sehr tüchtiger Techniker; er war ursprünglich Königl. württembergischer Hütteninspektor, kam dann zur Firma Kramer u. Klett in Nürnberg als Gießereileiter und von da zu Rüdinger in Augsburg Er hat mit wenigen Mitteln zu Anfang der 60er Jahre angefangen, hat sich aber sehr rasch emporgearbeitet und schon bis zu 250 Personen beschäftigt; er steht aber auch heute auf dem Standpunkte, daß er absolut nichts verdienen kann. So oft ich den Mann sehe, höre ich stets Klagen, hauptsächlich über die französische, ja neuerdings sogar über die amerikanische Konkurrenz, welche ins Ausland zum halben Preise wie im Inland verkauft.

Frage 7:

Verkauft dasselbe für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt, und in welchem Verhältniß, und aus welchen Gründen geschieht dies?

So viel mir bekannt verkauft England, Belgien, Frankreich und die Schweiz, namentlich aber die praktischen Amerikaner, zu billigeren Preisen für den Export als für den einheimischen Markt und zwar geschieht dies aus schon angedeuteten Gründen.

Frankreich und, wenn ich nicht irre, auch Belgien ist hierbei noch besonders begünstigt durch die acquits à caution, auf welche ich später noch zurückkommen werde.

Ich möchte hier noch bemerken, daß z. B. eine bekannte Schweizerfirma, die bei bestem Geschäftsgange ca. 1 500 Arbeiter beschäftigt hat, heute nur ca. 1 100 Arbeiter beschäftigt. Es ist das auch ein Rückschritt, allein man kann sagen, daß in Süddeutschland die Arbeiterzahl heute auf etwas mehr als die Hälfte der Maximalzahl reduzirt ist. Aehnlich ist es mit der Reduktion der Arbeiterzahl in Frankreich. Ich habe in letzter Zeit verschiedene französische Etablissements besucht, und hierbei gefunden, daß diese Werke auch nicht voll beschäftigt sind, aber nicht so schlecht wie in Deutschland.

Vor 2 Jahren ungefähr war ich in Westfalen und besuchte unter Anderem das Bochumer Stahlwerk; wie sehr erstaunte ich, als ich sah, daß die ganze große Räderdreherei und die ganze Räderschmiede mit ihren ca. 100 Feuern und 6 Dampfhämmern stille stand, 2 Etablissements, welche zusammen einen Werth von einigen Millionen Mark repräsentirten, auch hörte ich, daß aus der schwach in Betrieb befindlichen Axendreherei pro Tag nur 8 Axen herauskommen, gegen 100 bis 120 in der Glanzperiode; ferner, daß von 4 Hochöfen nur einer in Betrieb war, weil das aus England bezogene Eisen viel billiger zu stehen kam, als es das Werk selbst herzustellen vermochte, und daß die Arbeiterzahl von 4 500 auf 2 200 Personen reduzirt sei. Aehnliches fand ich in anderen Werken und trotz dieser Zustände wurde am 11. Januar 1877 der Zoll vollends aufgehoben!

c. Kreditverhältnisse.

Frage 1:

Finden die Werke Ihres Distrikts Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Man kann das im Allgemeinen nicht sagen, obgleich für manche Industrielle die Kredite reduzirt worden sind. Die Hypothekeninstitute sind in Gewährung von Anlehen für die Industriellen schwieriger geworden.

Frage 2:

Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden.

Der Zinsfuß für industrielle Hypotheken-Annuitäten-Anleihen ist heute noch $5\frac{1}{2}$ pCt., bei halbjähriger Annuitätenzahlung, abgesehen von einer ziemlich hohen Anschaffungsprovision. Der Zinsfuß für's Banquiergeld variirt je nach dem Reichsbankdiskontosatz von 5 bis 6 pCt. Dazu kommen noch namhafte Provisionen am Semesterschluß, sodaß das Banquiergeld im Allgemeinen auf 7 bis 8 pCt. kommt.

Frage 3:

Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde?

Für Waareneinkäufe nehmen wir in der Regel keinen Kredit oder nicht mehr als das übliche Ziel von 2 bis 3 Monaten in Anspruch. Unsere normalen Zahlungsbedingungen beim Verkaufe unserer Fabrikate sind, soweit sie nicht Staats- oder Communallieferungen betreffen, $^1/_3$ bei Bestellung, $^1/_3$ bei Ablieferung, Rest 3 Monate nachher, wovon jedoch vielfach abgewichen werden muß, da seit dem schlechten Geschäftsgange nicht der Verkäufer, sondern der Käufer die Zahlungsbedingungen vorschreibt. Bei uns ist durch die große Konkurrenz der Mißstand eingerissen, daß häufig lange, sich auf 1 bis 2 Jahre ausdehnende Ziele gewährt werden. In der Beziehung erwähne ich noch Folgendes: Ich bin vor Kurzem in Paris zufällig mit einem Moskauer Geschäftsfreunde zusammengetroffen, derselbe erzählte mir, daß vor ca. 2 Monaten für Rußland eine große Spinnmaschinenlieferung von einer englischen Firma abgeschlossen wurde unter folgenden Konditionen: Der Käufer kann den Fakturbetrag innerhalb 10 Jahren in ganz beliebigen Raten bezahlen und hat nur einen Zins von 5 pCt. pro ganzes Jahr zu vergüten. Wie es der deutschen Industrie möglich sein sollte, unter solchen Konditionen zu verkaufen, begreife ich nicht; da England jedoch Geld zu 2 pCt. hat, so verdient der Lieferant noch an den Zinsen.

Frage 4:

Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt?

Hierüber kann ich nur Folgendes sagen: Durch den Uebergang von der Guldenwährung in die Markwährung ist die empfindliche Preiserhöhung von 5 pCt. für die Bedürfnisse des Arbeiters eingetreten, da an Stelle des früheren Kreuzers im Werthe von $2^6/_7$ Pf. nunmehr 3 Pfennige getreten sind, aber natürlich nicht nur für den Arbeiter, sondern für ganz Süddeutschland. Im Uebrigen brachte die Einheitsmünze manche Erleichterung im Geldverkehr mit sich, und es wurden hierdurch die früher vielfach entstandenen Geldkursverluste vermieden, namentlich für Süddeutschland. Während des Ueberganges und hauptsächlich in Folge des Einzuges des früheren Papiergeldes und der kleinen Noten trat Geldmangel ein.

Frage 5:

Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

Sowohl Geld- als Creditverhältnisse sind im konkurrirenden Auslande günstiger als bei uns. Namentlich aber ist der Engländer sowohl als der Franzose mehr geneigt der heimathlichen Industrie seine Kapitalien zur Verfügung zu stellen, als der Deutsche, welcher lieber sein Geld ausländischen, wenn auch zweifelhaften Unternehmungen anvertraut, als der heimischen Industrie.

Der Zinsfuß beträgt durchschnittlich:

in England	2—3	pCt.
„ Frankreich . . .	3—4	„
„ der Schweiz . .	$4-4\frac{1}{2}$	„
„ Deutschland . .	5—6	„
„ Oesterreich . . .	6—8	„

In Oesterreich wird jedoch der höhere Zinsfuß für den Export durch die Valutaverhältnisse in der Regel mehr als ausgeglichen.

Ich komme nun zu

f. Einfluß der Gesetzgebung.

und werde Frage 1:

In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?

und Frage 2:

Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung rc.?

zusammen erledigen und komme zunächst an den Einfluß der Besteuerungssysteme.

Das neue württembergische Steuersystem belastet im Allgemeinen die Industrie in unverhältnißmäßiger Weise und zwar seit der am 1. Juli 1877 in Kraft getretenen abgeänderten Vertheilung der totalen direkten Staatssteuern, nämlich Grund-, Gebäude- und Gewerbesteuer.

Die frühere Vertheilung erfolgte im Verhältniß von:

17	Theile	Grundsteuer,
4	„	Gebäudesteuer,
3	„	Gewerbesteuer;
zusammen also 24	Theile.	

Die neue Vertheilung dagegen im Verhältniß:

10	Theile	Grundsteuer,
$5^1/_2$	„	Gebäudesteuer
$5^1/_2$	„	Gewerbesteuer.

Der neue Vertheilungsmodus wurde eingeführt, nachdem die neuen Gewerbe- und Gebäudekataster fertig waren, während das Grundkataster heute noch im Rückstand ist.

In Folge dessen vertheilten sich die Steuern im Jahre 1877/78 wie folgt:

Grundsteuer . .	4 735 715 *M.*
Gebäudesteuer . .	1 977 600 „
Gewerbesteuer . .	2 020 000 „
Total . .	8 733 315 *M.*

während sie sich nach dem alten Modus vertheilt hätte in:

Grundsteuer . .	6 195 981 *M.*
Gebäudesteuer . .	1 445 672 „
Gewerbesteuer . .	1 091 662 „
Total . .	8 733 315 *M.*

Es ist also die Gewerbesteuer seit 1877 ums Doppelte erhöht. Nun wurde aber letztere innerhalb der einzelnen Gewerbe auf Grundlage der neuen Kataster vertheilt und hierdurch kam es, daß einzelne Gewerbe noch in weit höherem Maße besteuert wurden; es betrug z. B. unsere Staats-Gewerbesteuer im Jahre 1878 ziemlich viermal soviel als im Jahre 1877.

Da aber ferner die Vertheilung der direkten Gemeindesteuerumlagen immer auch im Verhältniß zur Staatssteuer geschieht und diese Gemeindeumlagen in industriellen Orten das 2- bis 9fache der Staatssteuer betragen, so leidet die Industrie und zwar speziell die Maschinenindustrie sehr unter diesem neuen Steuergesetz.

Sie leidet darunter um so mehr, weil auch die Gebäudesteuer sehr erhöht wurde und weil die Steuereinschätzung nicht nach Maßgabe der wirklichen Rentabilität, sondern nach dem Betriebskapital, der Arbeiterzahl und der Rentabilität, wie sie in normalen Zeiten vorhanden sein sollte, festgestellt wurde.

Es wurde aber der Reinertrag des Gewerbebetriebes in sehr vielen Fällen zu hoch angenommen und nur in sehr seltenen Fällen auf erfolgte Reklamation einige Erleichterungen gewährt.

Eine wesentliche Erleichterung kann nur durch Rectifizirung des württembergischen Steuergesetzes, sowie durch Verminderung der Matrikularbeiträge herbeigeführt werden.

Diese Verminderung ist aber nur ausführbar, wenn sich das Deutsche Reich eigene neue Steuerquellen, z. B. durch Tabaksteuer oder Tabakmonopol verschafft.

Das Berggesetz berührt uns nicht; die allgemeine Wehrpflicht, so nothwendig dieselbe ist, legt der deutschen Industrie im Vergleich zu der des Auslandes manche Opfer auf.

Die allgemeine Schulpflicht ist in Süddeutschland schon lange vorhanden, hat also keine Veränderung herbeigeführt.

Daß die Aktiengesetzgebung jetzt noch nachtheilig einwirkt, läßt sich nicht behaupten, direkt nach ihrer Einführung führte sie gewisse Nachtheile herbei, z. B. Gründungen und in Folge dessen Lohnerhöhungen, wodurch auch die Arbeitsleistung theilweise beeinträchtig wurde.

Das Unterstützungswohnsitzgesetz legt der Industrie in Süddeutschland große Lasten auf, während bei der früheren Art und Weise der Unterstützung diese Lasten gleichmäßiger auf das ganze Land vertheilt wurden.

Bezüglich der Gewerbeordnungen wirkt namentlich die Freigebung der Wirthschaften sehr nachtheilig, es hat sich die Zahl der Wirthschaften seither verdoppelt und wird hierdurch das Schuldenmachen der Arbeiter sehr begünstigt, was häufig zum moralischen Ruin führt.

Auch die Aufhebung der Arbeitsbücher, welche wir früher hatten, wirkte ungünstig; deren allgemeine Wiedereinführung wäre zweckmäßig, die beschlossene Einführung für jugendliche Arbeiter ist ungenügend.

g. Allgemeine Lage.

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Nein, dieselben sind im Allgemeinen nicht voll, sondern nur Etwas mehr als zur Hälfte beschäftigt.

Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen sie?

Wir selbst arbeiten seit mehreren Jahren mit Verlust, dasselbe ist bei Wasseralfingen der Fall. Das Anlage- und Betriebskapital beträgt rund 9 200 000 *M.* und es ist, so viel mir bekannt im neuen in Berathung befindlichen württembergischen Finanzetat nur eine Summe von 150 000 *M.* zur Ablieferung an die Staatskasse angenommen, d. h. $1,_{63}$ pCt., während eine Amortisation nicht berechnet wird. Die Rentabilität der Maschinenfabrik Eßlingen war im letzten Jahre 9pCt., der Maschinenbaugesellschaft Heilbronn $2^1/_3$ pCt., die übrigen württembergischen, sowie die badischen Maschinenfabriken werden alle wenig verdienen, im Gegentheil, viele oder die meisten mit Verlust arbeiten.

Die bayerischen Maschinenfabriken lasse ich außer Betracht, weil ich annehme, daß Herr Fromm diese Verhältnisse darlegen wird.

Herr **Stumm**: Ich möchte fragen, ob die Rentabilität noch bestehen bliebe, wenn die Bevorzugung nicht stattgefunden hätte, und Wasseralfingen mit anderen Werken ganz frei konkurrirt haben würde?

Herr **Decker**: Ich glaube, daß das nicht viel ausmachen würde. Wasseralfingen wird eines Theils bevorzugt bei Schienenlieferungen, d. h. bei Umarbeitung alter Eisenbahnschienen in neue, und erhält hierbei allerdings Preise, welche im Verhältniß zu den Preisen anderer Werke hoch sind, aber ich glaube, daß es trotz dieser höheren Preise noch Geld zusetzt, weil die Werke doch nur zum kleinen Theil beschäftigt sind und weil sie theure Kohlen und hohe Betriebs-

kosten haben. Das Walzwerk wird nur in Betrieb erhalten, um die Arbeiter zu beschäftigen, und daß der Staat eine gewisse moralische Verpflichtung in dieser Beziehung hat, das ist richtig. Dagen findet auch in anderer Weise eine Bevorzugung statt, nämlich bei Vergebung von Gußwaaren für Staatsbauten; es schädigt dies in vielen Fällen andere Gießereien.

Herr **Stumm**: Wenn keine Bevorzugung stattfände, würde dann die Rentabilität von Wasseralfingen bestehen bleiben?

Herr **Decker**: Ich glaube nicht, das dies einen großen Unterschied machen würde, weil die Gießerei als Hochofengießerei auch heute einen Reinertrag abwirft. Vom Geldstandpunkte aus betrachtet, wäre es wahrscheinlich günstiger, das Walzwerk still zu legen und nur die Gießerei zu betreiben, es würde dann jedenfalls mehr übrig bleiben.

Frage 3:

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt.

Die Rentabilität der Maschinenfabrik Eßlingen, der Maschinenbaugesellschaft Heilbronn und unserer eigenen Fabrik wird durch nachstehende Zahlen ausgedrückt:

	Eßlingen. pCt.	Heilbronn. pCt.	Decker. pCt.
1869:	29	6	15
1870:	26	7	13
1871:	28	5	10
1872:	28	5	14
1873:	$22\,^2/_5$	5	11
1874:	20	8	10
1875:	$6\,^2/_3$	7	— bedeutender Verlust.
1876:	$6\,^2/_3$	5	—
1877:	9	$2\,^1/_3$	—
1878:	—	$2\,^1/_3$	—

Für die Beurtheilung der Rentabilität der Maschinenfabrik Eßlingen sind indessen folgende Punkte zu berücksichtigen:

Bei der Begründung im Jahre 1845 wurde derselben von der Stadtgemeinde Eßlingen eine Wasserkraft von circa 80 Pferdekräften nebst dem nöthigen Bauareal gratis abgegeben. Der verstorbene Direktor E. v. Keßler nahm beinahe das ganze eingeübte Personal von Karlsruhe nach Eßlingen. Dieselbe ist seit dem Jahre 1846 der ausschließliche Lieferant von Lokomotiven für sämmtliche württembergische Eisenbahnen, in der Regel ohne Konkurrenz-Zuziehung. Bei der Gründung wurde derselben vom Staat ein Anlehen von ca. 500 000 *M.* auf viele Jahre zu einem niedrigen Zinsfuße überlassen. Daß sich das Etablissement unter Zuhilfenahme der Abschreibungen und eines Obligationenanlehens bis zum Jahre 1873 bis auf das 4fache seiner ursprünglichen Ausdehnung vergrößert hat und daß das Aktienkapital daher im Verhältniß zu seiner heutigen Ausdehnung ziemlich klein ist; daß die relativ günstige Dividende vom Jahre 1877 von einer großen Lokomotivbestellung nach Rußland herrührt, welche durch hohe Protektion erfolgt sein soll. Daß die Maschinenfabrik Eßlingen überhaupt ein sehr gut geleitetes und gute Arbeit lieferndes Werk, ist allgemein bekannt.

Die vorstehenden Punkte führe ich nur deshalb auf, weil sonst die Ansicht entstehen könnte, daß die Lokomotivbranche auch unter heutigen Verhältnissen ein sehr lukratives Geschäft sei; ich füge übrigens zum Schluß noch bei, daß auch die heutige Geschäftslage von Eßlingen trotz der geschilderten Verhältnisse keine günstige ist; dieselbe hat in der letzten Zeit bedeutende Arbeiter- und Beamtenentlassungen vorgenommen und außerdem die Arbeitszeit auf 7 Stunden reduzirt.

Die Maschinenbaugesellschaft Heilbronn ist eine seit circa 25 Jahren bestehende kleine Aktiengesellschaft.

Unser eigenes Etablissement hat sich vom Jahre 1864 ab, wie schon früher mitgetheilt, rasch entwickelt; wir haben es mit großer Mühe vorwärts gebracht, und ist es um so bedauerlicher, nun schon 4 Jahre mit Verlust zu arbeiten.

Die übrige süddeutsche Maschinenfabrikation, welche zusammengenommen ziemlich bedeutend ist, und welche sich ebenfalls ziemlich rasch entwickelt hat, ist in ähnlicher Lage, wie wir selbst.

Am besten geht die Lage der deutschen Eisengießereien und Maschinenbauanstalten aus den statistischen Notizen für die Reichs-Enquete selbst hervor, wonach die durchschnittliche Unterbilanz von 70 Eisengießereien und Maschinenbauanstalten für das Jahr 1877 nicht weniger als 11 pCt. beträgt.

Frage 4:

Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe eventuell durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche anderen Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Die deutsche Eisen- und Maschinenindustrie leidet weniger an Ueberproduktion, als an Abnahme der Konsumtionsfähigkeit. Wenn eine internationale Ueberproduktion vorhanden ist, so rührt diese nicht von Deutschland her, sondern mehr von England und Belgien.

(Unterbrechung der Vernehmung von 5 Uhr 40 Minuten bis 9 Uhr Abends.)

Vorsitzender: Wir fahren jetzt in der Vernehmung des Herrn Decker fort.

Ich möchte im Interesse der Sache die Bitte an Sie richten, sich der möglichsten Kürze zu befleißigen. Ich habe im Anfange der Vernehmung vielleicht nicht besonders darauf aufmerksam gemacht, daß in dem Programm, welches Ihnen mitgetheilt ist, auch die Vorschrift enthalten ist, daß schriftlich ausgearbeitete Vorträge nicht gehalten werden sollen, mit Ausnahme etwa der Angabe von Zahlen.

Herr **Decker**: Es ist kaum möglich, alle diese Fragen aus dem Stegreif zu beantworten, namentlich Nachts 9 Uhr und bei so kurz bemessener Zeit. Ich habe mir selbstredend im Voraus einige Notizen gemacht, werde mich jedoch bemühen, Ihrem Wunsch nachzukommen.

Vorsitzender: Wir würden also zum zweiten Abschnitt übergehen.

II. Wirkung der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markte.

Frage 1:

Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Die Konkurrenz des Auslandes macht sich auf unserem ganzen Absatzgebiet fühlbar, trotzdem die Preise durch die inländische Konkurrenz schon so gedrückt sind, daß beinahe immer mit Verlust gearbeitet wird.

Frage 2:

Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

Das Ausland führt erhebliche Quantitäten Erzeugnisse der Eisen- und Maschinenindustrie ein und zwar speziell nach Süddeutschland liefert die Schweiz Dampfmaschinen, auch Turbinen, Transmissionen, Spinnerei- und Papiermaschinen, Mühleneisen, Frankreich gußeiserne Röhren, leichten Guß, Bau- und Kunstguß, schmiedbaren Guß. Außerdem kommen aus Frankreich eine größere Anzahl leichter billiger Werkzeugmaschinen für das Kleingewerbe, z. B. Bohrmaschinen, Drehbänke u. s. w. Für die süddeutschen Mechaniker ist es nicht möglich, auf diese Preise herabzugehen.

Vorsitzender: Wir kommen nun zur Frage 3:

> Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie ein geführt, welche im Inlande überhaupt nicht, oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Herr **Decker:** Wir können z. B. Gußröhren, namentlich wenn wir eine größere Quantität zu liefern haben, aus Deutschland nicht beziehen.

Vorsitzender: Was für Röhren sind das?

Herr **Decker:** Gegossene Gas- und Wasserleitungsröhren.

Vorsitzender: Diese können Sie nicht hier bekommen?

Herr **Decker:** Doch, jedoch nicht zu demselben Preise in gleicher Qualität*), wie vom Ausland. Ebenso ist es mit schmiedeisernen Röhren.

Vorsitzender: Es ist von anderen Sachverständigen gerade das Gegentheil gesagt worden.

Herr **Stumm:** Der Herr Sachverständige spricht jetzt von schmiedeisernen Röhren.

Vorsitzender: Ja wohl, neulich hat aber einer der Herren ausdrücklich das Gegentheil behauptet, als ich dieselbe Frage an ihn stellte.

Herr **Decker:** Es kommt darauf an, aus welcher Fabrik man sie bezieht.

Vorsitzender: Aus welcher Fabrik beziehen Sie Ihre Röhren?

Herr **Decker:** Gußeiserne Röhren aus Frankreich oder aus Belgien.

Schmiedeiserne Röhren aus England und aus Deutschland.

Herr **v. Schloer:** Ich möchte mir die Frage an den Herrn Sachverständigen erlauben, ob er auf Grund eigener Wahrnehmungen bestätigen kann, daß die Qualität der deutschen schmiedeisernen Röhren zurücksteht gegen englische Röhren und daß deshalb die deutsche Konsumtion genöthigt ist, trotzdem die Röhrenfabrikation in Deutschland ja sehr ausgedehnt ist, noch immer englisches Fabrikat einzuführen?

Herr **Decker:** Ich beantworte diese Frage mit Nein und mit Ja, d. h. Qualitätsröhren werden aus Deutschland, nicht aus England bezogen. Für geringere Qualitäten ist letzteres der Fall, und zwar beziehen wir für Brückengeländer des billigeren Preises wegen, hauptsächlich englisches Fabrikat. Ich komme nochmals auf Frage 2 zurück.

Ferner wird aus England eingeführt: Roheisen und Werkzeugstahl, Dampfmaschinen, Dampfpumpen, Spinnmaschinen, Webstühle, Werkzeuge und Wellwaaren; aus Oesterreich: böhmische Gußwaaren, Lokomotiven, Bierbrauereieinrichtungen. Wir selbst sind bei dieser Einfuhr betheiligt mit gußeisernen und Gasröhren, Flaschenzügen und Werkzeugen, Werkzeugstahl, sowie mit einem Theil unseres Roheisens.

Herr **Stumm:** Sie haben vorhin englische und belgische Preise mitgetheilt. Machen Sie davon keinen Gebrauch?

Herr **Decker:** Wir haben die neuen billigen Materialpreise erst in der letzten Zeit erhalten. Ich muß hinzufügen, daß wir seit zwei Jahren darauf gesehen haben, soviel wie möglich deutsches Material zu verwenden. Wir bezahlen, wenn die Differenz nicht zu groß ist, lieber etwas mehr, wenn wir unsern Bedarf in Deutschland decken können, weil der Bezug rascher und bequemer ist. Aus England dauert der Transport über Meer zu lange; auch kaufen wir grundsätzlich lieber deutsches Material.

*) Nachträglich ist der Passus: „In gleicher Qualität“ als der Wirklichkeit nicht entsprechend vom Sachverständigen gestrichen.

Ueber Gießereiroheisen habe ich mich schon früher ausgesprochen, sodaß ich mich darüber wohl nicht zu äußern brauche.

Werkzeugstahl wird in Deutschland allerdings auch fabrizirt, allein wir benutzen seit Jahren ausschließlich englisches Fabrikat. Wir haben früher öfter Proben mit deutschem Stahl gemacht, aber gefunden, daß die Qualität nicht vollständig unseren Anforderungen entsprach, und deshalb haben wir in den letzten Jahren Proben im größeren Maße nicht vorgenommen. Ich bin überhaupt der Ansicht, daß man in Deutschland heute keinen so guten Werkzeugstahl fertigt wie in England, obgleich man hier das schwedische Stabeisen ebenso verwenden kann, wie es die Engländer verwenden.

Frage 4:

> Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

Durch Wiedereinführung der Zölle würde die Einfuhr aus dem Auslande sich jedenfalls bedeutend reduziren, und zwar meiner Ansicht nach auf einige Sorten schottisches Roheisen, Spinnmaschinen und Webstühle, sowie Werkzeugstahl.

Aber auch bei Werkzeugstahl sage ich mir, daß, sobald Zölle eingeführt sind, sich auch deutsche Fabrikanten finden werden, welche sich darauf werfen und einige Opfer bringen, um diese Fabrikation zu vervollkommnen.

Frage 5:

> Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

Daß das Ausland auf unsere Verkaufspreise influirt, ist zweifellos, inwieweit dies der Fall, läßt sich nicht genau sagen.

Frage 6:

> Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Das Ausland konkurrirt mit uns in Deutschland in unseren sämmtlichen Artikeln mit Ausnahme von Dampfkesseln und Schmiedeisenkonstruktionen, namentlich mit Dampf- und hydraulischen Motoren, Transmissionen, Mühlen, Papierfabriken, sowie in Gußwaaren aller Art. Auf dem ausländischen Markt, besonders in Italien, Rußland, Schweden und Spanien, jedoch ist es für uns mit Rücksicht auf die Fracht- und Zollverhältnisse immerhin sehr schwer, gegen die ausländische Konkurrenz aufzukommen.

Grenzen für die Konkurrenz lassen sich nicht gut angeben.

Frage 7:

> Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

Aus den von mir angegebenen Beispielen geht hervor, daß englische Dampfmaschinen sich sowohl nach deutschen Häfen als auch im Binnenlande billiger kalkuliren als unser Fabrikat. Eine Vergleichung der Verkaufspreise unserer sämmtlichen Fabrikate mit denen des Auslandes an den nach Deutschland importirenden Häfen ist bei der Vielseitigkeit unserer Fabrikate sehr schwer oder eigentlich unmöglich und ich bin nicht im Stande, darüber genauere Auskunft zu geben.

Frage 8:

> Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

In den Jahren 1869 und 1871 machte sich die ausländische Konkurrenz weder in Deutschland, noch im Auslande im heutigen Maße fühlbar.

Dagegen wurden durch Einverleibung Elsaß-Lothringens in das deutsche Reich, sowie durch Aufhebung der Zölle und die dadurch vermehrte Konkurrenz die Verkaufspreise wesentlich herabgedrückt.

Frage 9:

Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Durch die acquits à caution, welche ja im Wesentlichen als Ausfuhrprämie betrachtet werden können, wird die Konkurrenz für die deutsche Eisen- und Maschinenindustrie sowohl auf dem deutschen als auf dem ausländischen Markt wesentlich erhöht.

Vorsitzender: Die Exportbonifikationen (acquits à caution) kommen nur in Frankreich vor?

Herr **Decker:** Es betreffen uns speziell die französischen Verhältnisse. Belgien soll aber Aehnliches haben. Wir standen öfter mit Brückenkonstruktionen in Konkurrenz mit Schneider in Creuzot, mit Five Lille und mit Cail in Paris. Für Schneider werden die acquits à caution der Frachtverhältnisse wegen etwas weniger in Betracht kommen, aber um so mehr für Five Lille und Cail, selbst wenn sie, um der gesetzlichen Vorschrift meines Erachtens Genüge zu leisten, das Material nach Paris resp. ihren Werkstätten kommen lassen, ich weiß aber, daß Cail vom Phönix große Quantitäten Material bezogen hat für die Ausführung von Brücken, ob er es wirklich selbst verarbeitet hat, kann ich nicht sagen. Ich habe ferner in Paris Gelegenheit gehabt, bezüglich der Brückenpreise Folgendes zu hören: Die Brückenpreise bewegen sich heute in Frankreich zwischen 40—50 Frcs. pro 100 kg, entsprechend 16 bis 20 *M.* pro Ctr., bei uns in Deutschland sind sie niedriger, 13—17 *M.* Wir haben in diesem Jahre mit Cail nicht konkurrirt, aber in den letzten Jahren war es manchmal der Fall, und trotzdem Cail in Frankreich immer höhere Preise erhielt, so verkaufte er nach Deutschland, der Schweiz und Oesterreich stets billiger als unsere Preise waren. Das deutet darauf hin, daß er die Differenz durch die Benutzung von acquits à cautions ermöglichte.

Näheres über die Ein- und Ausfuhr mit acquits à caution ist aus den Documents statistiques sur le Commerce de la France 1877 und 1878 ersichtlich.

Herr **Stumm:** Ich weiß nicht, ob es dem Herrn Sachverständigen bekannt ist, daß diese Zahlen schon verschiedentlich publizirt worden sind. Uns ist diese Statistik mitgetheilt durch den Verein der deutschen Eisenwerke.

Herr **Decker:** Ich möchte mich dennoch auf dieses Buch beziehen, da es sehr detaillirte Angaben enthält.

Herr **Stumm:** Der Herr Sachverständige hat geklagt über die Konkurrenz von Cail in Beziehung auf den Brückenbau; er hat einen Fall angeführt, wo Cail Eisen vom Phönix eingeführt hat. Ich glaube nun, daß der Fall mit der Benachtheiligung seiner Industrie durch die acquits nicht im Zusammenhange steht. Der Herr Sachverständige war ja auch berechtigt, aus dem Auslande abgestempelte Blech- und Eisentheile zollfrei einzuführen, die zu Brücken für das Ausland verarbeitet wurden; — ich meine zu der Zeit, als der Zoll noch bestand. Wenn also ein französisches Werk deutsches Eisen einführt und aus diesem seine Exportwaaren herstellt, so ist das ein Zustand, über den die deutsche Industrie sich nicht beklagen kann. Ich glaube sogar, daß in dem Falle ein Vortheil für Deutschland insofern bestanden hat, als der Phönix sein Eisen nach Paris liefern konnte. Die Frage hier bezieht sich darauf: sind dem Herrn Sachverständigen Fälle bekannt, wo das Recht, solche Waaren zollfrei einzuführen, von den französischen Konsumenten an einen Dritten verkauft worden ist, der seine Brücken aus französischem Material gemacht hat, sodaß diese acquits à caution als wirkliche Exportbonifikation für ihn wirkten?

Herr **Decker:** Ein Nachweis darüber wird sich schwer führen lassen. Allein die Möglichkeit und Wahrscheinlichkeit liegt bei zwei Werken, nämlich bei Five Lille, welches an der belgischen Grenze liegt, und bei Cail in Paris. Es besteht zwar bezüglich der acquits à caution die Bestimmung, daß für derartige Arbeiten das Material in die Werkstätten geführt werden muß, daß also diese titres d'acquits à caution nicht ohne Weiteres verkauft werden können. In jenen beiden Werken soll die Manipulation in der Weise gemacht werden, daß das Material in die Werkstätten kommt, von da aus weiter geht an den Händler oder irgend einen anderen Fabrikanten, womit sich die Vorschriften der titres d'acquits à caution sehr bequem umgehen lassen.

Vorsitzender: Sind Ihnen derartige Exportbonifikationen in anderen Ländern bekannt?

Herr **Decker:** Nein. Ich bin hierüber nicht orientirt, doch soll in Belgien Aehnliches bestehen.

Frage 10:

Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Hierüber ist mir nichts bekannt.

Frage 11:

Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche oder kommunale Behörden oder an Private statt?

Eine grundsätzliche Berücksichtigung der württembergischen Industrie oder der deutschen von Seiten des Staates gegenüber dem Auslande findet meines Wissens nicht statt. Dagegen sind in den letzten Jahren die württembergischen Staatswerke zum Nachtheil der Privatgießereien durch Uebertragungen von Lieferungen zu niedrigsten Submissionspreisen begünstigt worden.

Frage 12:

In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Ich bin momentan nicht in der Lage, diese Frage zu beantworten.

Frage 13:

Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Je besser der Markt des Auslandes im eigenen Lande ist, um so mehr ist es befähigt, seinen Ueberschuß zu den schlechtesten Preisen nach Deutschland zu werfen, um hierdurch wenigstens seine Generalunkosten herabzudrücken. Eine Grenze kann ich nicht angeben.

Frage 14:

In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Da ohnedies mit Verlust gearbeitet wird, handelt es sich nur darum, wie lange der einzelne Industrielle weitere Verluste tragen kann oder will.

Vor einigen Monaten traf ich zufällig auf der Generaldirektion der elsassischen Bahnen in Straßburg einen Direktor der elsassischen Maschinenbaugesellschaft. Wir kamen auch auf Geschäftsverhältnisse zu sprechen und der Herr Direktor sagte mir, daß sie in der letzten Zeit in ernstliche Ueberlegung gezogen, ob sie nicht die Maschinen, die im Inlande lange Zeit still stehen, über die französische Grenze hinaus schicken

wollten, um dort ihre alte Kundschaft zu bedienen, was mit Rücksicht auf die französischen Zollverhältnisse nicht möglich sei. de Wendel soll auch damit umgehen, und wie ich in den letzten Tagen gehört, hat die Verwaltung der Borsig'schen Werke die Frage aufgeworfen, ob, wenn die Verhältnisse so bleiben, nicht schließlich das ganze Geschäft aufgegeben werden solle. Daß in der Weise, wie wir jetzt in Deutschland seit Jahren arbeiten, nicht fortgearbeitet werden kann, liegt auf der Hand.

Frage 15:

Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden. Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Die wesentlichen Verbesserungen werden sich hauptsächlich auf die Verbesserung der Feuereinrichtungen, also Kohlenersparnisse, sowie auf manche Vereinfachungen in der Fabrikation beschränken. Ebenso hat man natürlich in der deutschen Eisen- und Maschinenindustrie zu sparen gesucht und sparen gelernt, wodurch die Fabrikationsunkosten etwas ermäßigt worden sind; aber wirklich epochemachende Verbesserungen im Betrieb kenne ich nicht.

Frage 16:

Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

In der englischen Eisenindustrie sind theilweise mechanische Puddelöfen eingeführt — auch in Deutschland hat man dieselben in manchen Werken —, ohne daß dadurch wesentliche Ersparnisse gemacht werden können, weil die Anlagekosten sehr bedeutende sind. In der Maschinenindustrie ist mir nichts wesentlich Neues bekannt.

Frage 17:

Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Unsere Selbstkosten haben sich zwar entsprechend vermindert; unsere Verkaufspreise sind aber in noch höherem Maße zurückgegangen.

Frage 18:

Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Davon ist mir nichts bekannt; wogegen die deutsche Eisen- und Maschinenindustrie im Allgemeinen durch den Zollwegfall bedeutend geschädigt worden ist.

Frage 19:

Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Ein solcher Aufschwung dürfte eher eine Vermehrung der ausländischen Konkurrenz im Gefolge haben, was jedenfalls eintreten wird, wenn nicht gleichzeitig im Auslande ein ähnlicher Aufschwung eintritt, oder wenn nicht dieser vermehrten Konkurrenz durch Einführung der Zölle vorgebeugt wird.

III.

Die deutsche Eisenindustrie auf auswärtigem Markte und der Einfluß ausländischer Zollsätze.

Frage 1:

Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

Ja.

Frage 2:

Nach welchen Gegenden, in welchen Produkten und Quantitäten ist dies der Fall?

Nach Italien, Oesterreich, Rußland, Schweden, Schweiz, Spanien werden exportirt und zwar Lokomotiven, Dampfmaschinen, Dampfpumpen, Dampfkessel. — Wir bauen selbst keine Lokomotiven, aber Eßlingen hat in den letzten Jahren sehr viele nach Rußland exportirt. — Hydraulische Motoren, Transmissionen, Mühleneinrichtungen, Maschinen für Papiereinrichtungen, sowie kleinere Maschinen. Wir speziell haben im Augenblick nach Rußland einen Auftrag für 11 Kessel, die mit Zubehörden ca. 60 000 ℳ kosten. Der Zoll auf Kessel in Rußland ist so kolossal, daß ich es mir nicht recht denken kann, wie die Empfänger es machen. Wir verkaufen natürlich ohne Zoll, allein es ist möglich, daß der Besteller für solch ein Geschäft zollfreie Einfuhr erhält; denn der Zoll auf Kessel beträgt nach meiner Rechnung ungefähr 120 pCt.

Frage 3:

In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen?

Der Export von Brücken- und Eisenbahnmaterial in die Schweiz hat seit einigen Jahren ganz aufgehört in Folge der im Juli 1874 von den schweizer Bundes-Behörden dekretirten Wiedereinführung der Zölle, welche 2 Jahrzehnte zu Gunsten der schweizerischen Eisenbahnbauten aufgehoben waren. Hier möchte ich noch eine Erfahrung, die wir selbst gemacht haben, mittheilen: Wir haben November 1873 mit der Gotthardtbahn Abschlüsse gemacht für den größten Theil der Brücken im Kanton Tessin. Einen kleineren Theil hat Herr Schneider in Creuzot übernommen, den größeren Theil wir. Es war dies ein Geschäft von einigen 20 000 Ctr. Herr Dr. Alfred Escher, der damalige Präsident des Verwaltungsraths der Gotthardtbahn, hat mir vor Abschluß des Vertrags gesagt, daß im Juli 1874 der Termin für die zweimal 10 Jahre gewährte Zollfreiheit für Eisenbahnmaterial aufhöre, und es haben dann Ständerath und Bundesrath darüber von Neuem zu beschließen, ob diese Zollfreiheit auch fernerhin bestehen solle. Es sei aber entfernt nicht daran zu denken, daß Zölle eingeführt werden; denn die neuen Bahnen und vor Allem die Gotthardtbahn gebrauchen ja diese Zollfreiheit viel nothwendiger als die früheren Bahnen. Die Bauten stellen sich jetzt theurer. Er und andere Bahnen werden Alles einsetzen, um die Zollfreiheit durchzusetzen; er könne jedoch uns gegenüber eine Garantie dafür nicht übernehmen. Im Lieferungsvertrag wurde diese Frage nicht speziell erwähnt. Das Geschäft wurde abgewickelt, und als wir ungefähr die Hälfte der Brücken abgeliefert hatten, war der obige Termin da. Wir mußten den Zoll zahlen, pro Ctr. $3^1/_2$ Frc.; in Summa waren es etwa 75 000 Frc. Es hat sich dann die Frage bei den Bundesbehörden hingezogen bis Januar, Februar des nächsten Jahres: Da wurden die Zollsätze aufs Neue fixirt und zwar wurde der Zollsatz für Eisenbahnbrücken von $3^1/_2$ Frc. pro Ctr. auf $1^1/_2$ Frc. pro Ctr. heruntergesetzt. Für Bahnbrücken wurde uns die Differenz rückvergütet. In ähnlicher Weise ging es bei der Nationalbahn. Und so machen uns diese 2 restirenden Zollbeträge ca. 40 000 Frc. aus. Wir haben uns nun in erster Linie an den deutschen Gesandten gewendet. Ich war persönlich bei Sr. Excellenz dem Herrn General von Roeder in Bern und derselbe hat mir seine Verwendung zugesagt. Das nutzte aber nichts. Wir haben uns dann durch das württembergische Ministerium des Aeußeren an das Reichskanzleramt gewendet, haben aber wieder abschlägigen Bescheid erhalten; die Akten wurden übrigens in diesem Jahre vom Reichskanzleramt nochmals von uns requirirt und liegen daselbst. Es ist aber doch entschieden ein Unrecht, wenn die schweizer Behörden den Zoll auf Arbeiten aus Deutschland

erheben, nachdem Deutschland so große Beiträge für den Bau der Gotthardtbahn gegeben hat.

Frage 4:

Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der dortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

Durch Beides. Frankreich, Belgien, Oesterreich, die Schweiz und Rußland haben beinahe auf alle Produkte der Eisen- und Maschinenindustrie beträchtliche Zölle gelegt, welche einem Einfuhrverbot gleichkommen. Frankreich unterstützt seine Industrie durch die acquits à caution, Rußland durch Kapitalbewilligungen, sowie durch die an alle Behörden und Eisenbahnverwaltungen ertheilte Vorschrift, vorzugsweise russisches Fabrikat zu verwenden. Letztere Vorschrift ist auch in Oesterreich ertheilt. In der Schweiz tritt der Patriotismus zu Gunsten seiner Industrie ein, ähnlich in Frankreich, Belgien, England, wogegen der Deutsche solchen Patriotismus nicht kennt, vielmehr eine tadelnswerthe Vorliebe für ausländische Industrieprodukte besitzt.

Herr **Meier:** Sie sagten vorhin, Sie hätten schon vor 2 Jahren immer nur möglichst deutsche Produkte genommen.

Herr **Decker:** Ja wohl; ich sage das Vorhergehende auch nicht von mir, sondern nur im Allgemeinen.

Frage 5:

Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Die Aufhebung der deutschen Zölle hat auf den Export keinen bemerkenswerthen Einfluß ausgeübt, da dieselbe in eine Zeit fiel, wo die Materialienpreise außergewöhnlich hoch standen, also keinen oder wenig Einfluß auf die Materialienpreise hatten; wenn nicht Gegenmaßregeln getroffen werden, so wird wahrscheinlich der Export beeinträchtigt.

Herr **Stumm:** Der Herr Sachverständige hat gesagt, daß die Zölle am 1. Januar 1877 weggefallen sind. Damals waren doch keine hohen Preise. Blos der Roheisenzoll ist 1873 weggefallen, während die wesentlich in Betracht kommenden Zölle erst 1877 weggefallen sind.

Herr **Decker:** Die Zölle auf Walzeisen und dergleichen wurden 1873 schon im Durchschnitt auf die Hälfte des Zollsatzes vom Jahre 1870 herabgesetzt.

Ich wünsche die Zölle für Roheisen in erster Linie, dann auch für das andere Eisen, jedoch selbstredend auch für Maschinen.

Frage 6:

Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden?

Durch Exportprämien oder durch zollvermerkliche Behandlung beim Eingang, des zur Wiederausfuhr bestimmten Materials, wie dies vor Aufhebung der Zölle in Deutschland allgemein eingeführt war.

Wir haben dies vielfach benutzt, und nur hierdurch war es uns möglich, viele Brücken nach Oesterreich und der Schweiz auszuführen.

Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Ja. Ich habe als Beweis hierfür einige Ziffern zusammengestellt, d. h. die heutigen Eingangszölle in unsern Nachbarländern in Werthzölle für unsere Verhältnisse umgerechnet, dabei sind auch die Rubel und Franks in Mark umgerechnet. Für jede Ziffer kann ich zwar nicht absolut einstehen.

Für Eisenbahnbrücken beträgt z. B. der Eingangszoll in die Schweiz 7 bis 9 pCt. des Werths, für eiserne Straßenbrücken aber 16 bis 22 pCt.

Daß bei letzterem Zollsatz eine Einfuhr an Brücken unmöglich, ist selbstredend.

Herr **Stumm:** Die Schweiz macht sich ihre eigenen Brücken selbst?

Herr **Decker:** Ja, wenn aber der Eisenbahnbau stark ging, wurden Brücken aus Deutschland und hauptsächlich aus Frankreich eingeführt. In Oesterreich bezahlen eiserne Brücken 12½ und 16 pCt., Lokomotiven 10 pCt. des Werths an Eingangszoll.

In Rußland sind ganz eigenthümliche Sätze; Dampfmaschinen heben nur 7 bis 10 pCt. des Werths, Kesselschmiedearbeiten 100 bis 150 pCt.

Vorsitzender: Sie würden auch diese Tabelle dem Protokoll einverleiben?

Herr **Decker:** Ja!

In die Schweiz:	Eingangszoll pro Ctr. Frs.	*M.*		Zoll in Werthsprozent.
für Maschinenguß	1 —	0,82	=	7—10 pCt.
Lokomotiven und Tender .	2 —	1,64	=	4 "
Dampfmaschinen und andere gleichwerthige Maschinen	2 —	1,64	=	5—7 "
Gröbere Arbeiten, als: Transmissionen, Mühlen u. dergl.	2 —	1,64	=	7—9 "
Kesselschmiedarbeiten . . .	2 —	1,61	=	7—12 "
Drehscheiben und Schiebebühnen	2 —	1,64	=	10 "
Eiserne Eisenbahnbrücken .	1,50	1,23	=	7—9 "
Eiserne Straßenbrücken für Eisenbahnen, Gemeinde und Private, sowie andere Konstruktionen	3,50	2,87	=	16—22 "

In Oesterreich:	Gulden i. Gold.	*M.* pr. Ctr.		Werthsprozente.
Für Roheisen	0,25	0,50	=	14—21 pCt.
" Maschinenguß	2,00	4,00	=	33 37 "
" Lokomotiven u. Tender	2,00	4,00	=	10 "
" Dampfmaschinen und andere gleichwerthige Maschinen	1,33	2,66	=	6—10 "
Gröbere Arbeiten, als: Transmissionen, Mühlen u. dergl.	1,33	2,66	=	10—13 "
Kesselschmiedarbeiten . . .	2,00	4,00	=	16—25 "
Drehscheiben, Schiebebühnen	2,00	4,00	=	12½—16 "
Eiserne Brücken	2,00	4,00	=	12½—16 "

In Rußland:	pr. Pud Rubel	pr. Ctr. *M.*		Werthsprozente.
Für Roheisen	—,05	—,50	=	14—19 pCt.
" Maschinenguß	—,50	5 —	=	40—60 "
" Lokomotiven u. Tender	—,75	7,50	=	19 "
" Dampfmaschinen und andere gleichwerthige Maschinen	—,30	3 —	=	7—10 "
" gröbere Arbeiten, als: Transmissionen, Mühlen ꝛc.	—,30	3 —	=	11—15 "
" Kesselschmiedarbeiten .	2,50	25 —	=	100—156 "
" Drehscheiben u. Brücken	1,00	10 —	=	26—32 "

wobei jedoch die großen Kursschwankungen sehr in Betracht kommen, obige Beträge sind nach dem heutigen Kurs berechnet.

In Frankreich:	pr. 100 kg Frs.	pr. Ctr. ℳ		Zoll in Werthsprozente.
Für Roheisen	2 —	—,82	=	18—24 pCt.
„ Maschinenguß	3,75	1,51	=	13—18 „
„ Lokomotiven	10 —	4,10	=	10 „
„ Dampfmaschinen	6 —	2,46	=	5½—9 „
„ gröbere Arbeiten	6 —	2,46	=	9—12½ „
„ Kesselschmiedarbeiten	8 —	3,28	=	13—20 „
„ Drehscheiben u. Brücken	8 —	3,28	=	10—12 „
In Belgien:				
Für Roheisen	1 —	—,41	=	12—18 „
„ Maschinenguß	4 —	1,64	=	13—19 „
„ Lokomotiven	6 —	2,46	=	6 „
„ Dampfmaschinen	4 —	1,64	=	3½—6 „
„ gröbere Arbeiten	4 —	1,64	=	6—8 „
„ Kesselschmiedarbeiten	6 —	2,46	=	10—15 „
„ Drehscheiben u. Brücken	6 —	2,46	=	7½—9½ „

Für ein spezielles größeres Geschäft 11 gleiche Kessel à 75 □ Heizfläche, welche wir in Ausführung haben, würde das machen 153 pCt. des Werthes.

Der Prozentsatz gilt für unsere Preise.

Bei oberschlesischen Gußwerken wird der Zoll bis 100 pCt. des Werthes und darüber betragen.

Frage 8:

> Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Nein, weil dem Auslande auch dieselben Erleichterungen im Verkehr zu Theil würden, übrigens würde eine Verminderung der Frachten für die deutsche Eisen- und Maschinen-Industrie von großem Vortheil sein.

Frage 9:

> Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

Die Vortheile der auswärtigen Ausfuhrvergütungen (aquits à caution) bestehen darin, daß deutsches Rohmaterial leichter ins Ausland (Frankreich) geht. Die Nachtheile bestehen in verstärkter Konkurrenz des Auslandes, sowohl auf unserem deutschen als auch auf dem ausländischen Markte. Meiner Ansicht nach werden die Vortheile durch die Nachtheile überwogen.

Frage 10:

> Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

Nein, wenigstens ist mir hierüber nichts bekannt.

IV.

Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Frage 1:

> Erfordert die Forteristenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Ist unbedingt zu bejahen, wenn die deutsche Eisen- und Maschinenindustrie in einen einigermaßen gedeihlicheren Zustand kommen soll. Ich sage sogar zwei Mal ja; ein Mal als Konsument und das zweite Mal als Produzent. Ich will als Konsument Eisenzölle haben, denn wenn die Eisenindustrie wie jetzt schutzlos gegenüber der übermäßigen ausländischen Konkurrenz bleibt, so sage ich mir, daß unsere Eisenindustrie immer tiefer und tiefer sinken und bald sehr bedeutend reduzirt resp. ruinirt sein wird. Es wird dann eine Zeit kommen, wo uns die Engländer wieder wie früher hohe Preise diktiren, welche wir dann einfach bezahlen müssen. Außerdem steht mit der Eisenindustrie die Kohlenindustrie in direkter Verbindung und beide zusammen sind die bedeutendsten Abnehmer der Maschinenindustrie; wenn jedoch die Kohlen- und Eisenindustrie darniederliegt, kann auch die Maschinenindustrie nicht gedeihen; daß die letztere ohne Zölle ebensowenig gedeiht, als die Eisenindustrie, ist selbstredend.

Frage 2:

> Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Meiner Ansicht nach ja; es wäre mir das lieber, als deutsche Einfuhrzölle, allein ich betrachte dies als ein Ideal, das nicht zu erreichen ist.

Frage 3:

> Wie hoch müssen anderenfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Hinsichtlich der Höhe der Zölle schließe ich mich im Allgemeinen dem Entwurfe des autonomen Zolltarifs des Vereins der Deutschen Eisen- und Stahlindustriellen an, erlaube mir aber folgende Abänderungen und Zusätze vorzuschlagen. Hierüber habe ich eine Tabelle angefertigt; darf ich dieselbe zu den Akten geben?

Herr **Stumm**: Ich würde beantragen, sie zu den Akten zu geben, weil sonst die Ausführungen des Herrn Sachverständigen jeder Unterlage in Bezug auf die Zollsätze entbehren. Allerdings bleiben ohne diese Akten dem Leser der Enqueteverhandlungen diese Dinge nicht ganz klar, die Herren haben es aber in der Hand, die später einmal unsere Verhandlungen studiren, die Akten nachzulesen.

(Die Tabelle wird zu den Akten gelegt.)

Herr **Decker**: Meine Vorschläge für Zollsätze sind folgende:

a) Rohmaterialien:	Zollsätze pro Ctr. im Minimum.		im Maximum.
Roheisen	30	—	50
Stabeisen, Façoneisen und Stahl	1	—	1,50
Eisen- und Stahlbleche über 3 mm	1,25	—	1,75
„ „ „ unter 3 „	2	—	2,50
Schmiedeiserne Röhren	2	—	2,50
Ganz grobe Eisenwaaren, z. B. eiserne Brücken, sowie verarbeitetes Eisen zu Bauzwecken	1,50	—	2
Geschmiedete Maschinentheile	1,50	—	2

Bei diesen Zollsätzen setze ich voraus, daß die nachstehenden Zollsätze auf Halbfabrikate und Fabrikate eingeführt werden.

b) Für Eisenguß.			
Roher Maschinen-Bauguß nicht verziert, in Stücken über 5 kg	1,50	—	2
dito von und unter 5 kg	3	—	5
Verzierter Guß in Stücken über 5 kg	3	—	5
„ „ „ „ unter 5 „	6	—	8
Feiner Eisenguß als Ornamentenguß, Kunstguß, schmiedbarer Eisenguß, roh und lackirt oder polirt	12		
Feiner Eisenguß, galvanisch verkupfert, versilbert, vernickelt oder ciselirt	25		

	Zollsätze pro Ctr. im Minimum.	im Maximum.
c) Für Maschinen und dergl.		
Dampfkessel und Tender	2,50 —	3
Dampfmaschinen, hydr. Motoren, Lokomobilen, Pumpen, Werkzeugmaschinen, sowie Maschinentheile, vorwiegend aus Gußeisen im Gewicht von mehr als 100 Ctr. .	3 —	3,50
im Gewicht von 50 bis inkl. 100 Ctr.	4 —	5,80
" " über 10 " " 50 "	6 —	7
" " unter 10 Ctr.	8 —	10
Landwirthschaftliche Maschinen . .	2	
d) Für Metallwaaren.		
Ordinäre Kupfer- und Gelbgußwaaren	15 —	20
Feine Kupfer- und Gelbgußwaaren, polirt, plattirt, galvanisch versilbert, vergoldet u. s. w. . . .	20 —	30
Drahtgewebe	15 —	20
Mathematische und physikalische Instrumente	10 pCt. des Werthes.	

Uebrigens wäre zu wünschen, daß bei Festsetzung des Zolltarifs **wesentlich** auf den Werth des in den betreffenden Fabrikaten enthaltenen **Arbeitslöhne Rücksicht genommen** wird, ich halte also nicht nur für die deutsche Eisen- und Maschinen-Industrie allein, sondern überhaupt für die ganze deutsche Industrie für nothwendig, den **Schutz der deutschen Arbeit!**

Ich erlaube mir noch zu bemerken, daß die Maschinenindustrie selbst daran schuld ist, daß dieser Zolltarifentwurf bezüglich mancher Gegenstände nicht besser durchgearbeitet ist, aber es ist nun einmal so, und ich habe mir deshalb erlaubt, meine subjektive Ansicht in der eben überreichten Tabelle niederzulegen.

Frage 4:

Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:
a) für die Eisenindustrie selbst?
b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

Von Nachtheilen für die Eisenindustrie selbst wird durch Wiedereinführung der Zölle nur die Rede sein können mit Rücksicht auf den Export. Diesen Nachtheilen kann durch die schon erwähnten Maßregeln begegnet werden. Für den eigenen Markt kann die Wiedereinführung der Zölle für die Eisenindustrie nur von Vortheil sein, weil einerseits nur hierdurch ein gedeihlicher Zustand für die Eisenindustrie herbeigeführt wird und andererseits die Eisenindustrie dadurch befähigt wird, ihre Mehrproduktion im Auslande unterzubringen.

Für den Handel sind keine Nachtheile zu befürchten, wenn er sich mehr dem Verkauf der inländischen statt wie bisher dem Vertrieb ausländischer Produkte widmen wird. Es wird denn auch leichter eine Trennung zwischen Fabrikation und Verkauf eintreten, wie solche in Frankreich und England nur zum Vortheil von Handel und Industrie schon länger der Fall ist.

Die Landtransport-Interessenten (Eisenbahnen) werden gewiß keine Nachtheile, sondern nur Vortheile haben, da das Geschäft lebhafter werden wird und die Seetransport-Interessenten auch nur so lange, bis sie sich darauf eingerichtet haben, durch direkte Verbindung mit überseeischen Plätzen, den inländischen Export zu fördern, welche direkten Verbindungen uns heute noch beinahe ganz fehlen.

Zu den Hauptkonsumenten für die Eisen- und Maschinenindustrie gehören die Hüttenwerke und Kohlengruben, denen die Eisenzölle ja in erster Linie zu Gute kommen. Es sind übrigens die Konsumenten im Allgemeinen durch die in Deutschland selbst vorhandene Konkurrenz vor zu hohen Preisen geschützt, und die übrige Industrie wird, soweit sie nothleidend ist, nichts gegen die Einführung der Eisenzölle einzuwenden haben, da sie ebenfalls Hoffnung auf Schutz ihrer Arbeit hegt; soweit sie nicht nothleidend ist, werden ihr auch die geringen Eisenzölle nicht schaden. Auch wird eine gedeihliche Entwickelung der Eisen- und Kohlenindustrie, welche zusammen einen ganz hervorragenden Theil der deutschen Industrie ausmachen, jedenfalls einen sehr fördernden Einfluß auch auf die ganze deutsche Industrie ausüben.

Seitens der landwirthschaftlichen Konsumenten können die Zölle keinem ernstlichen Widerspruch begegnen, da dieselben auf die landwirthschaftlichen Produkte von sehr geringem Einfluß sind; laut Mittheilung eines hervorragenden süddeutschen Landwirths soll der Eisenverbrauch pro Hektar 6 bis 8 Pfd. sein, so daß die vorgeschlagenen Eisenzölle nur ca. $^{1}/_{1000}$ des Reinertrages für die Landwirthschaft ausmachen. Die Zölle für landwirthschaftliche Maschinen wären ohnedies zu gering bemessen. Da durch das Aufblühen der Industrie die große Arbeiterbevölkerung wieder konsumtionsfähiger wird, was der Landwirthschaft zu Gute kommt, so werden letzterer durch die Einführung der Zölle viel größere Vortheile als Nachtheile erwachsen.

Es bleibt also nur eine geringe Zahl der auf fixes Einkommen Angewiesenen übrig, von welchen die Beamten keinen Grund zur Klage haben, da ihre Gehälter während der Hausse-Periode neu regulirt wurden, so daß sie jetzt und für die nächste Zukunft viel besser daran sind, als die Industriellen.

Frage 5:

Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Es wäre eine Abänderung des Unterstützungs-Wohnsitzgesetzes in Bezug auf die Gesetzgebung erwünscht, in Bezug auf die Gewerbeordnung, die Einführung der Konzessionspflicht von Wirthschaften, Einführung von Lehrlingsprüfungen und Arbeitsbüchern, außerdem wäre eine Revision des Haftpflichtgesetzes zweckmäßig; in dieser Beziehung möchte ich einen Fall anführen.

Vor $1^{1}/_{2}$ Jahren wurde ein Gießer in unserer Gießerei am Auge verletzt durch Spritzen des Eisens während des Gießens, er verlor hiebei ein Auge und strengte einen Prozeß gegen uns, beziehungsweise gegen die Leipziger Unfall-Versicherungsbank an, und wir wurden in 3 Instanzen verurtheilt, dem Manne 800 ℳ pro Jahr zu bezahlen, obwohl wir doch an dem Unfall keine Schuld trugen. Sie sehen also, meine Herren, daß dieses Gesetz Mängel hat.

Herr **v. Schloer:** Dürfte ich mir die Frage erlauben, ob Sie es nicht auch für möglich halten, daß diese Judikatur, welche zu Ihren Ungunsten ausgefallen ist, nicht dem Gesetze, sondern dem betreffenden Urtheil zu überbürden ist; denn wenn Sie von einem Gesetz verlangen wollten, daß es unter gar keiner Voraussetzung unrichtig angewandt werden kann, so würden Sie eben eine unerfüllbare Anforderung an das Gesetz stellen.

Herr **Decker:** Allerdings, aber ich muß doch bemerken, daß ein Gesetz gewiß Mängel hat, welches so viele Prozesse herbeiführt, wie dies beim Haftpflichtgesetz wenigstens in Süddeutschland der Fall ist; um Mißverständnisse zu verhüten, möchte ich übrigens bemerken, daß ich dieses Gesetz zum Schutze der Arbeiter seiner Zeit mit Freuden begrüßt habe.

Herr **Stumm:** Ich würde auch nicht der Ansicht sein, daß das Haftpflichtgesetz so interpretirt werden sollte, wie das

Reichs-Oberhandelsgericht es interpretirt hat, aber ich muß doch dem Herrn Sachverständigen zugeben, daß mir eine ganze Reihe von ähnlichen Urtheilen bekannt ist, wo der Richter auf Grund des §. 2 ganz einfach sagt: es ist hier notorisch eine Gefahr, der Arbeitgeber muß wissen, daß hier und da ein Funke herausspritzt, er ist also verpflichtet, Schutzvorrichtungen zu treffen; trifft er sie nicht, so ist die Präsumtion unbedingt gegen ihn, und wir nehmen als bewiesen an, daß er schuldig ist.

Herr **v. Schloer**: Dann wäre ausgesprochen, daß jeder Fabrikbetrieb an sich schon kulpos ist?

Herr **Stumm**: Soweit er nicht diejenigen Maßregeln trifft, welche die aus seiner Natur hervorgehenden Gefahren möglichst beseitigt.

Herr **Decker**: Ich möchte noch bemerken, daß wir in Deutschland wenigstens vielleicht die ersten waren, welche Schutzbrillen einführten, mindestens seit 12—13 Jahren; jeder neu eintretende Arbeiter muß gleich beim Eintragen seines Namens in das Personalregister den Empfang einer Schutzbrille bescheinigen.

Bezüglich des Patentgesetzes wäre die Aufnahme einer Bestimmung darüber wünschenswerth, daß Gegenstände, welche im deutschen Reich patentirt sind, nicht vom Auslande eingeführt werden dürfen, sondern im deutschen Reich ausgeführt werden müssen, oder es sollte mit anderen Staaten Reziprozität stattfinden, namentlich mit Frankreich. Wenn wir ein internationales Patentgesetz hätten, dann würde mein Wunsch natürlich von selbst wegfallen.

Ferner wäre wünschenswerth die Einrichtung einer allgemeinen Invalidenkasse für Arbeiter von Reichswegen sowie vor Allem die Errichtung eines volkswirthschaftlichen Senats für die ganze deutsche Industrie, entsprechend dem conseil superieur in Frankreich, dessen Hauptaufgabe wäre dann, die Feststellungen der Maßregeln zur Hebung der Industrie. Bis die Wirkungen einer solchen Einrichtung zu verspüren, braucht es allerdings mancher Zeit. Ferner wäre erwünscht eine geringere und gerechtere Besteuerung der Industrie namentlich in Württemberg; Zum Zweck der Verminderung der Matrikularbeiträge, Einführung von Reichssteuern, z. B. erhöhte Tabakssteuern oder Monopol u. s. w. Sodann wäre erwünscht eine bessere Ordnung des Submissionswesens, Ausführung von Staatsbahn- und anderen Staatsbauten, so wie Inangriffnahme eines deutschen Kanalsystems, um den Transport für Massengüter billiger zu machen. Hauptsächlich aber sind wünschenswerth billigere Bahnfracht und eine bessere Waaren-Klassifizirung. Als Kuriosum erwähne ich hier, daß Nieten und Schrauben für Eisenbahnschienen nach Spezialtarif II., Nieten und Schrauben für Eisenbahnbrücken jedoch, nach Spezialtarif I. behandelt, also letztere 20 pCt. theurer transportirt werden, obgleich es bei Nieten und Schrauben gewiß gleichgültig ist, ob sie für Brücken oder Schienen verwendet werden.

Frage 6:

Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Alle diese Maßregeln vermögen der Eisenindustrie keinen Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren.

Schließlich habe ich noch mitzutheilen, daß ich inzwischen ein Telegramm von Stuttgart erhalten habe, wodurch ich ermächtigt bin, die Notizen über die K. W. Hüttenwerke zu übergeben.

Vorsitzender: Dieselben können nur zu den Akten genommen, aber nicht im Protokoll abgedruckt werden.

V.

Statistik.

Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügen statistischen Aufstellungen zu machen und event. welche?

Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Herr **Decker**: Da in den statistischen Aufstellungen unter Ein- und Ausfuhr auch die Durchfuhr mitbegriffen ist, wird wohl bezüglich deren Richtigkeit einiger Zweifel gestattet sein. Ergänzende Mittheilungen über die Statistik zu machen bin ich jedoch nicht in der Lage.

Vorsitzender: Ich schließe die Sitzung und spreche dem Sachverständigen unsern Dank aus.

(Schluß 10 Uhr Abends.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Fünfundzwanzigste Vernehmung

am

20. November 1878

(Vormittag 10 Uhr.)

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender.
" Geh. Ober-Regierungsrath Huber.
" Königl. Bayr. Staatsrath v. Schloer.
" Geh. Kommerzienrath Stumm.
" H. H. Meier.
" Geh. Bergrath Dr. Wedding.

Sachverständiger: Herr Generaldirektor Braetsch aus Borsigwerk (Oberschlesien).

(Fragebogen A.)

Vorsitzender: Herr Generaldirektor Braetsch wird die Güte haben, uns einen Ueberblick zu geben über die Betriebsverhältnisse des Werkes, welchem er vorsteht.

Herr **Braetsch**: Das Borsigwerk in Oberschlesien umfaßt zunächst einen ziemlich ausgedehnten Eisensteingrubenbesitz in Oberschlesien und außerdem einen Besitz von Qualitätseisensteingruben in Thüringen.

Vorsitzender: Welchen Eisenstein fördern Sie?

Herr **Braetsch:** Brauneisensteine, nach ihrer chemischen Konstitution Eisenoxydhydrate; außerdem den sogenannten Thoneisenstein in Oberschlesien; in Thüringen werden Spatheisensteine gewonnen und das Zersetzungsprodukt davon, welches im weiteren Sinne des Worts etwa mit Brauneisenstein bezeichnet werden kann.

Außerdem hat Borsigwerk einen ziemlich ausgedehnten Steinkohlengrubenbetrieb und zwar zunächst auf 3 Pachtfeldern, welche dem Grafen Ballestrem gehören und wovon ein Förderzins an den Besitzer entrichtet wird. Es gehören ferner Steinkohlengruben als Eigenthum dazu, und zwar: die Borsiggrube mit ihrem bedeutenden Erweiterungsfelde, die Steinkohlengrube Johann-August mit $101^2/_3$ Kuxen und die Ludwigsglückgrube mit 92 Kuxen und die Altenberggrube mit 61 Kuxen. Das ist der Besitz, welcher das Borsigwerk mit Betriebsmaterial versorgt. Kalksteinbrüche gehören ebenfalls dazu.

Es folgt dann ein Hochofenwerk, bestehend aus 4 Hochöfen mit einer dazu gehörigen Gießerei, die fast nur für den eigenen Bedarf arbeitet, ausgerüstet mit Raffiniranstalten, Kuppelöfen und Flammöfen für die Gießerei, Dammgruben u. s. w. Sodann ein Walzwerk zur Herstellung von Eisen- und Stahlblechen, profilirtem Eisen und überhaupt eingerichtet für Zwecke des Maschinenbaues und des Bauwesens im Allgemeinen. Außerdem besitzt es eine Schmiede zur Herstellung großer Schmiedestücke, ferner ein Martin-Stahlwerk, bestehend aus 3 Schmelzöfen, 3 Vorwärmöfen und aus Gießereieinrichtungen zur Herstellung von Stahlfaçonguß.

Die hiesige Maschinenfabrik habe ich nicht in Betracht gezogen, weil ich nur als Sachverständiger für die Eisenindustrie vorgeladen bin.

Vorsitzender: Wir würden in den Fragebogen A. eintreten können.

I.

Wirthschaftliche Lage der deutschen Eisenindustrie an und für sich und mit Rücksicht auf die Produktionsverhältnisse des Auslandes.

a. Selbstkosten.

Zu Frage 1:

Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Herr **Braetsch:** Zu dieser Frage habe ich mir erlaubt, eine ganz spezielle Aufstellung zu machen zu dem Zweck, um sie hier zu überreichen. Die Aufstellung ist formulirt, ohne Rücksicht auf die Amortisations- und Zinsenfrage, weil diese Fragen bei dem Material- und den Halbfabrikaten zu weit geführt haben würden, und ich beschränke mich deshalb darauf, zu sagen:

Unter normalen Betriebsverhältnissen, die allerdings gegenwärtig nicht obwalten, würde bei Roheisen bei den Walzwerkfabrikaten und bei den Stahlwerksfabrikaten die Amortisationsquote in der angeführten Höhe eintreten, die Zinsquote bis 5 pCt. ebenfalls in der angeführten Höhe. Für die jetzigen Verhältnisse wäre bei den Walzwerksfabrikaten das Doppelte anzunehmen, beim Hochofenbetriebe und Stahlwerksbetriebe sogar das Dreifache, weil gegenwärtig von 4 Hochöfen nur einer im Betrieb ist, während sonst durchschnittlich drei im Betriebe waren. Der Walzwerksbetrieb ist auf die Hälfte eingeschränkt und der Stahlwerksbetrieb auf 1/3.

I. Selbstkosten ohne Verzinsung und Amortisation, welche am Schluß aufgeführt ist.

Pro Zentner:

a) Stückkohlen		30 ₰
b) Würfelkohlen		29 =
c) Kleinkohlen		14 =
d) Staubkohlen		6 =
e) Koks		67,6 =
f) Thüringische Könitzer ungeröstete Braun- und geröstete Spatheisensteine		140 =
g) Ungarische ungeröstete Spatheisensteine		111,8 =
h) Walzwerkschlacken		35 =
i) Zerkleinerte Kalksteine		14,6 =
k) Oberschlesische Brauneisenerze von		25,5—36,8 =
l) Roheisen:		
Gewöhnliches Puddelroheisen, gekauftes,	2 ℳ	60 =
bis	2 =	70 =
Qualitäts-Puddelroheisen, von eigener Produktion	2 =	95 =
Stahlroheisen	4 =	— =
m) Rohluppen und Rohschienen, gewöhnlich ..... 4 ℳ 40 ₰ bis	4 =	65 =
Feinkorn und Bestbest 5 = 10 = =	5 =	25 =
n) Vorgeschweißte Plattinen und Deckel gewöhnlicher Qualität bei theilweiser Verwendung von Schmiedeisen-Abfällen	5 =	— =
o) Vorgeschmiedete Packete und vorgewalzte Kolben zu Qualitäts-Stabeisen	5 =	75 =
p) Blechbrammen zu Koksblechen	6 =	60 =
Blechbrammen zu Kesselblechen	7 =	25 =
Blechbrammen zu Bestbest- und Feinkornblechen	8 =	— =
q) Martinstahlbrammen zu Stahlblechen, Martinstahlingots zu Bandagen und Federstahl	7 =	— =
r) Vorgeschmiedete Bandagenringe aus Feinkorneisen	9 =	— =
Vorgeschmiedete Bandagenringe aus Martinstahl	11 =	— =
s) Selbstkosten des ordinären Stabeisens in Grundpreissorten	6 =	50 =
des Bestzugstabeisens	7 =	— =
des Bestbest- und Feinkornstabeisens	8 =	50 =
t) Selbstkosten von Feinkornbandagen	11 ℳ	25 ₰
Selbstkosten von Stahlbandagen	12 =	75 =
u) Selbstkosten der Koksbleche in den Grundpreissorten	9 =	50 =
Selbstkosten der Kesselbleche	10 =	50 =
Selbstkosten der Bestbest- und Feinkornbleche	12 =	50 =
Selbstkosten der Stahlbleche	10 =	50 =
v) Selbstkosten der Schmiedestücke, durchschnittlich in den verschiedenen Gewichten und Façons:		
in Schmiedeeisen	14 =	— =
in Stahl	15 =	50 =
w) Stahlwerksbetrieb (Martinstahl):		
Selbstkosten, Stahlroheisen	4 =	10 =
Spiegelroheisen	7 =	75 =
Ferromangan	16 =	75 =
Eisen- und Stahlabfälle	2 =	75 =
Silicium-Roheisen	7 =	25 =
Ingots- und Brammenstahl	7 =	— =
Stahlfaçonguß, durchschnittlich	18 =	— =

Bei normalen Produktionen treten den reinen, vorstehend aufgeführten Selbstkosten hinzu:

1. beim Roheisen pro Zentner:

Zinsen	20,4 ₰
Amortisation	24,0 =
zusammen	44,4 ₰

2. bei Walzwerks-Fabrikaten und Schmiedestücken aus Eisen oder Stahl pro Zentner:

Zinsen	65 ₰
Amortisation	76 =
zusammen	1 ℳ 41 ₰

3. beim Stahlwerk für Blöcke und Stahl-Façonguß pro Zentner:

Zinsen	28,5 ₰
Amortisation	95,5 =
zusammen	1 ℳ 24,0 ₰

Herr **Meier:** Ist dies in Zahlen und in Prozenten ausgedrückt, oder nur in Prozenten?

Herr **Braetsch:** In positiven Zahlen, nicht in Prozenten.

Herr **Meier:** Welchen Prozentsatz würde das auf die Fabrikationsgegenstände ausmachen? Steht das nicht in der Tabelle?

Herr **Braetsch:** Nein!

Vorsitzender: Auf welche Einheit haben Sie das berechnet?

Herr **Braetsch:** Auf Zentner, was bei uns noch gebräuchlich ist.

Was den Verkauf anlangt, so hat Borsigwerk darin einen eigenen Standpunkt eingenommen. Es verkauft seine Fabrikate nicht um jeden Preis, sondern beschränkt lieber seine Produktion. Ich bin in dieser Beziehung der Ansicht meines verstorbenen Chefs, daß man sein Defizit durch eingeschränkte Produktion günstiger macht, weil man dabei seine Werkseinrichtungen schont. Wir haben nicht Lust, der jetzigen Kalamität auch noch unsere Einrichtungen Preis zu geben.

Vorsitzender: Sie haben die Preise für Kohlen und Erze einschließlich der Transportkosten gerechnet?

Herr **Braetsch:** Ja!

Vorsitzender: Wie ist das Ausbringen von den Erzen?

Herr **Braetsch:** Das kommt darauf an, wie gattirt wird; aus oberschlesischen Erzen allein, selbst wenn man die

besten Erzsorten in die Gattirung nimmt, dürften sich mehr als 24 pCt. im Durchschnitt nicht erreichen lassen. Borsigwerk ist in der glücklichen Lage, ein Vorkommen bei Beuthen und das andere bei der Elisabeth-Galmeigrube zu besitzen, wo Eisenerze auch von 33 pCt. vorkommen. Das ist aber nur lokal und kann nicht als Durchschnittszahl angenommen werden.

Vorsitzender: Sie haben einen Preis von Schweißschlacken angegeben?

Herr **Braetsch:** Ja, Schweiß- und Puddelofenschlacken. Letztere nur in so weit, als es die Zuführung von Mangan in die Gattirung bedingt.

Ich würde also auch diese Zusammenstellung überreichen.

Vorsitzender: In Beziehung auf die Schmiedestücke hat man in früherer Zeit gemeint, man könnte diese nur aus England beziehen, sie würden in Deutschland nicht dargestellt; wie lange ist es her, daß Sie solche anfertigen?

Herr **Braetsch,** Wir haben sie seit jeher gefertigt, unsere Hämmereinrichtungen waren aber von der Blechfabrikation so in Anspruch genommen, daß für die Herstellung solcher Gegenstände wenig Zeit übrig blieb, jetzt ist die Sache umgekehrt.

Ich interessire mich übrigens sehr dafür. Vor Kurzem habe ich eine ziemlich erhebliche Leistung für die Königin-Luisengrube erzielt und habe da eine schmiedeiserne Welle von 165 Ctr. abgeliefert; ich kann nicht umhin, im Interesse des Werks es auszusprechen, daß dem Werke dafür große Komplimente gemacht worden sind.

Vorsitzender: In Bezug hierauf kommt eine spätere Frage.

Herr **Braetsch:** Ja, aber darauf würde ich eigentlich nicht mehr kommen, denn ich rechne diese Gegenstände nicht mehr unter diejenigen, die nicht zu haben sind.

Vorsitzender: Aber früher war es doch der Fall, bis Sie dazu übergingen, solche herzustellen.

Herr **Braetsch:** Ich habe jetzt die Einrichtung so getroffen, daß auch weit schwerere Gegenstände angefertigt werden können von 200 bis 250 Ctr., und daß ferner die Fabrikation solcher Schmiedestücke nicht wie in England geschieht, nämlich aus Schmiedeeisen-Abfällen, die gar keine Garantie für Haltbarkeit bieten. Ich habe erst in neuerer Zeit in Wilhelmshafen eine solche Erfahrung gemacht mit einer in dieser Weise hergestellten Schiffswelle aus Westfalen.

Vorsitzender: Mir ist selbst ein Fall bekannt, wo eine Förderdampfmaschine eine Welle von Krupp aus Gußstahl gehabt hat, die plötzlich versagte, sie war gerissen; natürlich hat sie abgeworfen werden müssen, und das Borsigwerk ist in der Lage gewesen, eine brauchbare Welle in Schmiedeeisen herzustellen.

Herr **Braetsch:** In Westfalen und England werden die Sachen so gemacht, daß große Stücke von Abfalleisen zusammengeschweißt werden, so daß das Stück allmählich durch Verlängerung hergestellt wird.

Ich würde nun zu den Zinsen kommen, auf welche Frage ich bei der später folgenden Frage 4 nicht so speziell eingegangen bin; ich werde diese Aufstellung auch zu Protokoll geben.

Frage 2:

Wie steht es mit den Selbstkosten bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Aus eigner Wissenschaft ist mir darüber nichts bekannt, aber es lassen sich doch wohl auf Grund notorischer Zahlen Schlüsse ziehen. Es muß nämlich ein Unterschied gemacht werden — zunächst, wenn von der fertigen Fabrikation ausgegangen wird — zwischen solchen Walzwerken, welche ihren Roheisenbedarf kaufen. Diese sind gegenwärtig verhältnißmäßig noch günstig daran und zwischen solchen Walzwerken, die ihren eigenen Ofenbetrieb besitzen, der sich sehr leicht mit billigem Koks ausrüsten läßt, und drittens zwischen solchen Walzwerken, welche eigenen Ofenbetrieb aber mit theurem Koks haben, und endlich zwischen Hochofenwerken, welche lediglich zum Verkauf arbeiten; von diesen ist der größte Theil in der glücklichen Lage, verhältnißmäßig billigen Koks anzuschaffen. In ersterer Beziehung würden da in Betracht kommen die Werke Bismarckhütte, Baildonhütte und Herminenhütte, die in der glücklichen Lage sind, sich das Roheisen verhältnißmäßig billig zu kaufen, vielleicht zu einem Preise bis zur Verbrauchsstätte $2,_{60}$ bis $2,_{65}$ *M.* pro Zentner. Diese Werke haben ihren Betrieb nur zur Herstellung von feinem Handelseisen, Bismarckhütte auch für Feinbleche eingerichtet.

Vorsitzender: Die Herminenhütte würden Sie wohl auch einrechnen können?

Herr **Braetsch:** Ja, aber sie steht in Bezug auf den Kohlentransport nicht so günstig. Kleinkohlen, für alle ihre Betriebszwecke ausreichend, können diese Werke mit 16 ₰ pro Zentner loko Werk anschaffen und unter solchen Umständen sind die Werke in der Lage, wenigstens nicht mit erheblichem Nachtheil zu arbeiten, sie können der Konjunktur wenigstens folgen. Ich würde also die Produktionskosten für Stabeisen vielleicht mit 10 *M.* pro 100 kg veranschlagen ohne Zinsen und Amortisation; Herminenhütte würde in Folge der theureren Anfuhr für Roheisen da vielleicht unwesentlich höher stehen.

Eins der besser situirten Werke ist ferner die Redenhütte und zwar ihrer Lage wegen. Sie liegt dicht an der Königin-Luisengrube, welche Kleinkohlen zur Koksfabrikation etwa zum Preise von 19 ₰ abgiebt, und zwar je nach Bedarf an der Verbrauchsstelle. Ich erlaube mir den Bedarf besonders zu betonen, weil Hochofenwerke, die eigenen Grubenbetrieb haben, nicht in derselben glücklichen Lage sich befinden, denn sie müssen sehen, wie sie die Stückkohlen und anderen Kohlensorten, welche neben den Koks und Kleinkohlen mitgefördert werden müssen, verkaufen können, was nicht immer zu profitablen Preisen möglich ist. Die Redenhütte ist in Folge dessen auch in der Lage, sich ihr Roheisen ohne Zinsen und Amortisation etwa mit $2,_{40}$ bis $2,_{50}$ *M.* den Zentner zu produziren, und Walzwerkfabrikate etwa auch mit 10 *M.* pro 100 kg, aber immer ohne Zinsen und Amortisation.

Es folgt noch ein anderer Werkskomplex und zwar das Hochofenwerk Hubertushütte in Verbindung mit dem Walzwerk Marthahütte in Kattowitz.

Das erstere ist auch in der glücklichen Lage, billiges Roheisen herzustellen und zwar mit Koks aus Kleinkohlen von der Florentinegrube, die zum Werk gehört; das Roheisen wird an die Marthahütte abgegeben, muß aber etwa 10 km transportirt werden, und es scheint, als ob durch diesen Transport das Roheisen für diese Hütte schon so vertheuert wird, daß, wie ich höre, man heute nicht mit Vortheil arbeiten soll.

Ein anderes Werk ist Donnersmarck-Hütte, lediglich Hochofenwerk, welches sich auch im Besitz billiger Kleinkohlen zur Koksfabrikation befindet und in der Lage ist, sein Roheisen mit $2,_{30}$ *M.* bis $2,_{40}$ *M.* herstellen zu können ohne Rücksicht auf Amortisation und Zinsen.

In weit üblerer Lage befinden sich diejenigen Werke, welche gezwungen sind, Koks zu ihrem Betriebe erst von auswärts zu beziehen und transportiren zu müssen; dazu gehören unter anderen Königshütte, Borsigwerk und die Tarnowitzer Hütte. Ueber die Fabrikationskosten von Borsigwerk habe ich bereits Aufschluß gegeben, über diejenigen von der Königshütte und Tarnowitzer Hütte ist mir Näheres nicht bekannt, ich weiß nur so viel, daß die Königshütte in der Lage war, Anfangs dieses Jahres Bessemer-Roheisen mit $3,_{60}$ *M.* sich herzustellen und den Zentner Bessemer Blöcke

etwa mit 5,60 M., ebenfalls ohne Rücksicht auf Amortisation und Verzinsung.

Vorsitzender: Steht das im Vergleich mit Ihren Preisen?

Herr **Bractsch:** Ich habe allerdings ein anderes Verfahren, das um vieles billiger ist. Ich vermag aber zuverlässige Angaben darüber nicht zu machen.

Vorsitzender: Von der Königshütte bekommen wir ja noch von dem Herrn Generaldirektor Richter Auskunft.

Frage 3:
Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:
- die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate?
- die Transportkosten derselben?
- die Arbeitslöhne?
- die allgemeinen Betriebs-, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

Herr **Bractsch:** Ich habe eine Zusammenstellung formulirt, in welcher Alles genau spezialisirt ist.

I. Selbstkosten.

a) Koks:

	M.	₰
Kohlenkaufwerth pro Zentner Koks	—	52,2
Fuhrlohn pro Zentner Koks	—	5,4
Arbeitslöhne pro Zentner Koks	—	10

b) Kokswerth pro Zentner Roheisen:

	M.	₰
Kokswerth pro Zentner Roheisen	1	35,2
Kohlenwerth pro Zentner Roheisen	1	04,4
Erz- und Schlackenwerth pro Zentner Roheisen ohne Fracht im Durchschnitt für alle unter ad I. 1. aufgeführten Roheisengattungen	—	75
Transportkosten für Erze pro Zentner Roheisen	—	42
Kalksteinwerth pro Zentner Roheisen ohne Transportkosten	—	6,3
Kalkstein-Transportkosten pro Zentner Roheisen	—	12,4
Arbeitslöhne pro Zentner Roheisen	—	19,5
allgemeine Betriebs-, Unterhaltungs- und Generalkosten pro Zentner Roheisen	—	40
Darunter Beamtengehälter	—	7,4

c) Walzwerksbetrieb bei gewöhnlichen Rohluppen pro Zentner:

	M.	₰
Kohlenwerth	—	40
Roheisenwerth	3	10
Transportkosten		
Arbeitslöhne	—	67
allgemeine Betriebs- 2c. Kosten exkl. Beamtengehälter	—	23

bei gewöhnlichen Rohschienen pro Zentner:

	M.	₰
Kohlenwerth	—	40
Roheisenwerth	3	15
Transportkosten		
Arbeitslöhne	—	82
allgemeine Betriebs- 2c. Kosten exkl. Beamtengehälter	—	28

bei Feinkorn-Rohluppen pro Zentner:

	M.	₰
Kohlenwerth	—	45
Roheisenwerth	3	58
Transportkosten		
Arbeitslöhne	—	79
allgemeine Betriebs- 2c. Kosten exkl. Beamtengehälter	—	28

bei Feinkorn-Platinen pro Zentner:

	M.	₰
Kohlenwerth	—	45
Roheisenwerth	3	63
Transportkosten		
Arbeitslöhne	—	84
allgemeine Betriebs- 2c. Kosten exkl. Beamtengehälter	—	33

bei vorgeschweißten Platinen bei theilweiser Verwendung von Schmiedeisen-Abfällen pro Zentner:

	M.	₰
Kohlenwerth	—	23
Rohschienenwerth	2	65
Schmiedeisen-Abfälle	1	35
Transportkosten		
Arbeitslöhne	—	57
allgemeine Betriebs- 2c. Kosten exkl. Beamtengehälter	—	20

bei vorgeschmiedeten Packeten und vorgewalzten Kolben zu Qualitätsstabeisen pro Zentner:

	M.	₰
Kohlenwerth	—	23
Rohschienenwerth	4	10
Schmiedeisen-Abfälle	—	65
Transportkosten		
Arbeitslöhne	—	57
allgemeine Betriebs- 2c. Kosten exkl. Beamtengehälter	—	20

bei Blechbrammen zu Koksblechen pro Zentner:

	M.	₰
Kohlenwerth	—	50
Rohschienen, Rohluppen- und Rohdeckelwerth	5	21
Transportkosten		
Arbeitslöhne	—	77
allgemeine Betriebs- 2c. Kosten exkl. Beamtengehälter	—	12

bei Blechbrammen zu Kesselblechen pro Zentner:

	M.	₰
Kohlenwerth	—	50
Rohschienen und vorgeschweißte Deckel	5	86
Transportkosten		
Arbeitslöhne	—	77
allgemeine Betriebs- 2c. Kosten exkl. Beamtengehälter	—	12

bei Blechbrammen zu Bestbest- und Feinkornblechen pro Zentner:

	M.	₰
Kohlenwerth	—	50
Bestbest- oder Feinkorn-Rohschienen und dergleichen Deckel	6	61
Transportkosten		
Arbeitslöhne	—	77
allgemeine Betriebs- 2c. Kosten exkl. Beamtengehälter	—	12

bei Martinstahlbrammen und Ingots zu Blechen, Schmiedestücken, Federstahl und Bandagen pro Zentner:

	M.	₰
Kohlenwerth	1	14
Roheisenwerth	1	25
Schmiedeisen- und Stahlabfälle	1	97
Spiegeleisen und Siliciumroheisen	—	03
Ferromangan	—	24
Transportkosten		
Arbeitslöhne	1	16
allgemeine Betriebs- 2c. Kosten	1	21

Beamtengehälter davon 46 ₰

bei vorgeschmiedeten Bandagenringen aus Feinkorneisen pro Zentner:

Kohlenwerth	— M.	95 ₰
Feinkornrohluppen	6 „	30 „
Transportkosten		
Arbeitslöhne	1 „	50 „
allgemeine Betriebs- 2c. Kosten exkl. Beamtengehälter	— „	25 „

bei vorgeschmiedeten Bandagenringen aus Martinstahl pro Zentner:

Kohlenwerth	— M.	95 ₰
Stahlingots	8 „	30 „
Transportkosten		
Arbeitslöhne	1 „	50 „
allgemeine Betriebs- 2c. Kosten exkl. Beamtengehälter	— „	25 „

bei Stahlfaçonguß pro Zentner:

Stahlwerth	8 M.	13 ₰
Transportkosten		
Arbeitslöhne	7 „	07 „
allgemeine Betriebs- 2c. Kosten	2 „	80 „

wovon Beamtengehälter 75 ₰.

Frage 4:

Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien? Sind diese Beträge unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

Es werden Behufs der Amortisation berechnet 10 pCt. des Buchwerths von den Maschinen, Geräthen und Werkzeugen und 5 pCt. von den Gebäuden, selbstverständlich nach den Abschreibungen des vorangegangenen Jahres. Bei den Gruben wird dasselbe Verfahren beobachtet, aber nach einer 5 prozentigen Verzinsung, der Rest des Bruttoüberschusses, insofern ein solcher vorhanden, auf Absorbtion der Substanz abgeschrieben, so lange bis diese ungefähr amortisirt ist, weil sich im Voraus nicht übersehen läßt, wie weit die Substanz in Bezug auf die Zeit hinreichen wird.

Herr **v. Schloer:** Sie meinen also: wenn Sie eine 5 prozentige Verzinsung rechnen mit der Amortisationsquote, die Sie angegeben haben, dann wird sich der Produktionspreis um diese Summe erhöhen; ob aber diese 5 pCt. Verzinsung erreicht werden können, hängt davon ab, wie Sie verkaufen können.

Herr **Braetsch:** Jawohl!

Frage 5:

Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

Ich habe auch hier eine vollständige Zusammenstellung formulirt, aber ebenfalls ohne Rücksicht auf Verzinsung und Amortisation, die habe ich nicht mit hineingerechnet, es können aber die Zahlen für den Normalbetrieb hinzugerechnet werden.

Selbstkosten

(ohne Verzinsung und Amortisation).

a) Roheisen.

Im Jahre 1869 betrugen die Selbstkosten eines Zentners

Puddelroheisen	3 M.	25 ₰
Qualitätsroheisen	3 „	60 „

Im Jahre 1873:

Puddelroheisen	4 „	40 „
Qualitätsroheisen	4 „	75 „

b) Walzwerksfabrikate in den Grundpreissorten pro Zentner.

Im Jahre 1869:

Gewöhnliches Stabeisen	9 M.	10 ₰
Bestzugstabeisen	12 „	10 „
Bestbest- und Feinkornstabeisen	13 „	15 „
Koksbleche	11 „	60 „
Kesselbleche	12 „	15 „
Bestbest- und Feinkornbleche	13 „	70 „
Schmiedestücke in Eisen bei einfachen Gegenständen	14 „	48 „

Stahlfabrikate wurden im Jahre 1869 noch nicht hergestellt.

Im Jahre 1873:

Gewöhnliches Stabeisen	14 M.	30 ₰
Bestzugstabeisen	15 „	— „
Bestbest- und Feinkornstabeisen	15 „	80 „
Koksbleche	16 „	25 „
Kesselbleche	17 „	76 „
Bestbest- und Feinkornbleche	20 „	25 „
Schmiedestücke in Eisen in einfachen Gegenständen	15 „	48 „

Die Stahlfabrikation war in 1873 noch in der Entwickelung begriffen.

In Bezug auf die Generalkosten ist zu bemerken:

Jahr 1869.

Roheisen:

Zinsen	20,4 ₰,
Amortisation	24,0 „

Walzwerksfabrikate:

Das Walzwerk war im Jahre 1869 noch in der Entwickelung begriffen.

Das Stahlwerk existirt nicht.

Jahr 1873

wie bei der Frage ad 1.

Frage 6:

Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

Die Grube ist in Betrieb genommen im Jahre 1856, 1863 begann der Hochofenbau und 1866 der Bau der Walzwerkanlage. Ich habe einen vollständigen Ueberblick über den Buchstand mit Schluß des Jahres 1878 gegeben, den ich auch zu den Akten überreichen möchte, doch interessiren vielleicht ein Paar allgemeine Zahlen.

Das Unternehmen stand am Schluß des Jahres 1869 zu Buch mit 10 000 000 M., rund gerechnet, 1870 mit 12 000 000 M., 1871 mit 13 000 000 M., 1872 mit 15 000 000 M., 1873 mit 16 000 000 M., 1874 und 1875 mit 15 000 000 M., 1876 mit 16 000 000 M.

Mit Schluß 1877 stand das Unternehmen des Borsigwerks mit folgenden Posten zu Buche:

a) Grundstücke	243 349 M.	35 ₰
b) Eisensteingruben inkl. Eisensteinvorräthen	1 539 382 „	24 „
c) Steinkohlengruben	2 991 137 „	50 „
d) Kalksteinbrüche	3 155 „	83 „
e) Sandsteinbruch	4 519 „	13 „
f) Hochofenwerk mit Eisen- und Materialvorräthen	2 454 729 „	05 „
g) Walzwerk mit Vorräthen an Fabrikaten, Halbfabrikaten und Materialien	4 543 281 „	63 „
	11 779 554 M.	73 ₰

		11 779 554 ℳ	73 ₰
h)	Stahlwerk mit Vorräthen an Rohstahl, Roheisen ꝛc. und Materialien	458 401 =	09 =
i)	Ziegeleien mit Vorräthen	143 969 =	21 =
k)	Gas- und Badeanstalt	97 868 =	13 =
l)	Lokomotivbahn mit Lokomotiven	345 729 =	15 =
m)	Chausseen	83 711 =	10 =
n)	Wohnhäuser und Schulhaus mit Kirche	1 891 052 =	31 =
o)	Generalverwaltung	11 789 =	71 =
p)	Versicherungskonto	6 132 =	— =
q)	Hypothekenkonto	64 429 =	07 =
r)	Debitoren	486 103 =	24 =
s)	Kassakonto	315 512 =	21 =
	zusammen	15 684 251 ℳ	95 ₰

Der Buchbestand war am Schluß der Jahre:

1869:	10 314 653 ℳ	53 ₰
1870:	12 364 815 =	98 =
1871:	13 661 975 =	76 =
1872:	15 210 516 =	50 =
1873:	16 078 235 =	30 =
1874:	15 559 336 =	86 =
1875:	15 342 695 =	29 =
1876:	16 091 781 =	58 =

Herr **v. Schloer**: Wäre es nicht möglich, auch die Leistungen des Gesammtetablissements gegenüber diesen Anlagekosten in irgend einer Ziffer uns bekannt zu machen?

Herr **Braetsch**: Mit Fabrikationsnachweisungen habe ich mich nicht versehen, denn es geht aus den Fragen nicht hervor, daß diese ein Interesse haben.

Vorsitzender: Die folgende

Frage 7:

Steckt Gründergewinn darin, event. in welchem Maße?

kann wohl übergangen werden.

Frage 8:

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Herr **Braetsch**: Ich bin der Meinung, daß das Uebergewicht des konkurrirenden Auslandes nicht allein in billigeren Produktionskosten besteht, sondern daß der weitaus größere Theil der Ueberlegenheit in den Frachten liegt; außerdem verleiht auch die Kapitalsmacht des konkurrirenden Englands ihm ein bedeutendes Uebergewicht über unsere Industrie.

Ueber das Material aus England werden die Herren wohl schon Mittheilungen erhalten haben; es würde sich also gewiß nur um Wiederholungen handeln, aber ich kann mit einigem Material dienen, z. B. mit den Produktionskosten des Roheisens in Middlesborough, 18 bis 19 Sgr. für den Zentner.

Vorsitzender: Das wären 36 bis 38 ℳ.

Herr **Braetsch**: In Oberschlesien würden sich die Selbstkosten für Roheisen auf 23 bis 24 Sgr. im besten Falle stellen, das ist ein gewaltiger Unterschied. Gießereiroheisen in Oberschlesien würde wahrscheinlich unter 33 Sgr. nicht herzustellen sein, das Clevelander Gießereiroheisen wird an Ort und Stelle bedeutend billiger hergestellt.

Dann ist die Stahlfabrikation in den englischen Distrikten, z. B. Cumberland, durch billige Frachten sehr bevorzugt für die ausländischen Erze, die dorthin bezogen werden können; es kosten z. B. die Frachten für algierische Erze und für spanische Erze etwa 5 Sgr. pro Zentner bis an die Verbrauchsstelle, während die Fracht nach Rheinland und Westfalen 8 bis 9 Sgr., nach Oberschlesien etwa ebenso viel, und zwar nach Oberschlesien für die österreichischen und thüringer Erze. Es ist das eine Differenz in den Eisensteinen allein von 3 Sgr. und es potenzirt sich derselbe im Zentner Roheisen bis etwa 7 Sgr. und bis zur fertigen Barre bis auf etwa 8 Sgr. pro Zentner. Dies ist ein gewaltiger Unterschied, der uneinbringlich ist.

Herr **Huber**: Kaufen Sie selbst auch ausländische Eisensteine?

Herr **Braetsch**: Jetzt nicht mehr; ich habe bis voriges Jahr ungarische ungeröstete Spatheisensteine gekauft und mitunter auch wohl steyerische. Borsigwerk hat sein eigenes Qualitätseisensteinvorkommen seit neuerer Zeit in Könitz, welches an das Kamsdorfer Revier bei Saalfeld unmittelbar angrenzt.

Herr **v. Schloer**: Der Herr Sachverständige haben vorhin bemerkt, daß die Herstellung des Gießereieisens in Schlesien noch theuerer zu stehen kommt, gegenüber den Produktionskosten in England, indem Sie dafür die Ziffer ich glaube von 30—31 Sgr. genannt haben?

(Wird bejaht.)

Nun ist ein Hauptfaktor bei der Herstellung des Gießereieisens der Koksverbrauch. Ich kann mir nicht erklären, warum in Schlesien das Gießereieisen um so viel theurer werden sollte, nachdem die Kokspreise Ihren früheren Angaben gemäß außerordentlich billig geworden sind.

Herr **Braetsch**: Verhältnißmäßig billig, sie stehen ungefähr mit den Preisen im Clevelanddistrikte gleich. Das kommt aber von dem geringen Eisengehalte der oberschlesischen Erze, die sich dazu eignen, her. Also während man im Clevelanddistrikte und in Schottland auf den Zentner von diesem Gießereiroheisen vielleicht 110, 120 Pfd Koks braucht, brauchen wir zu dem gleichen Zwecke 200 Pfd. im Durchschnitt, denn wir bringen bestenfalls 24—25 pCt. aus den Erzen aus.

Herr **v. Schloer**: Dasselbe Verhältniß findet aber auch bei der Erzeugung von Frischereieisen statt; ist das Ausbringen da auch nicht höher?

Herr **Braetsch**: Nein, das Ausbringen aus den Erzen ist auch nicht höher.

Vorsitzender: Haben Sie noch zu dieser Frage Bemerkungen zu machen?

Herr **Braetsch**: Von Erheblichkeit wohl nicht.

Herr **Stumm**: Es war vorhin speziell die Frage von Herrn v. Schloer aufgeworfen worden, woher es komme, daß das Gießerei-Roheisen in Schlesien gegenüber England so theuer produzirt werde, obwohl die Herren sehr billige Koks hätten. Dies Faktum kann ich nicht wohl zugeben: sie haben billige Kohlen, aber theuere Koks, denn einen Preis von 67,6 ₰ pro Zentner werden Sie doch nicht für einen billigen Kokspreis halten? Für Kohlen stellt sich der Preis in Schlesien erheblich billiger, in Westfalen für Koks erheblich theurer, aus Gründen, die der Herr Sachverständige wohl bereits angeführt hat, die auch ganz bekannt sind, daß nämlich in Schlesien die Koks entweder aus mageren Stückkohlen gemacht werden durch Meilerverkohlung oder aus fettem Gries, der aber in Schlesien theuer und selten ist, so daß das Verhältniß von Koks zu Kohle dort sehr viel größer ist in den Preisen, als in irgend einem andern Industriebezirk der Welt.

Herr **Braetsch**: Ich muß dazu bemerken, daß die Verhüttung mit Backkoks in überwiegendem Maße stattfindet und daß die übrigen Werke, welche nicht Gelegenheit haben, in unmittelbarer Nähe an der Produktionsstätte sich Kohlen zur Herstellung von Backkoks zu kaufen, den fertigen Koks kaufen und transportiren. Es ist nur noch die Königshütte, welche theilweise aus mageren Stück-Steinkohlen Koks für den Ofenbetrieb bereitet, und Borsigwerk ebenso, aber

nur zur Hälfte des Bedarfs für einen Ofen, und zwar aus dem Grunde, weil es nicht möglich ist, aus den weicheren Backkoks ein so hoch gekohltes Puddelroheisen herzustellen, als zur Qualitätsfabrikation nothwendig ist, es muß die Hälfte von festeren Koks aus mageren Stück-Steinkohlen in Verbrauch genommen werden.

Vorsitzender: Eine Frage möchte ich noch nachholen: wird in Schlesien rohe Steinkohle beim Ofenbetrieb gebraucht?

Herr **Braetsch:** So viel mir bekannt, kleine Zusätze bei der Gleiwitzer Hütte, wie ich neulich aus einer Aeußerung des Herrn Bergraths Jüngst entnommen habe.

Vorsitzender: Es ist früher in größerem Maßstabe geschehen, das hängt wohl immer von den Preisen ab?

Herr **Braetsch:** Ja. In Antonienhütte hat man früher in bedeutendem Grade Rohsteinkohle angewendet, wie es heute steht, weiß ich nicht, in Gleiwitz einen unbedeutenden Theil.

Herr **Meier:** Wieviel Prozente Koks kommen aus dem Zentner Kohlen heraus?

Herr **Braetsch:** Man kann bei Backkohlen ein durchschnittliches Gewichtsausbringen von etwa 60 pCt. annehmen.

Vorsitzender: Das ist sehr hoch.

Herr **Braetsch:** Ich glaube, es wird wohl aus den Backkohlen erreicht werden.

Herr **Meier:** Und aus den mageren Kohlen?

Herr **Braetsch:** Da tritt ein sehr erschwerender Umstand ein: es findet bei den mageren Kohlen eine Zerkleinerung der Stückkohle statt, und zwar werden 20 pCt. als kleine Kohle entwerthet sie kommen auf die Hälfte des Werthes der Stückkohle herab, und die übrigen 80 pCt. geben etwa 50 Gewichtsprozente brauchbaren Koks.

Herr **v. Schloer:** Damit würde konstatirt sein, daß Sie aus 100 Pfd. magerer Stückkohle nur 40 Pfd. Koks machen?

Herr **Braetsch:** Ja!

Herr **Meier:** Und aus Backkohle 60 Pfd.?

Herr **Braetsch:** Ja!

Vorsitzender: Ich möchte noch bemerken, daß früher fast allgemein diese Koksbereitung aus Stückkohlen stattgefunden hat, was in hohem Maße unwirthschaftlich gewesen ist, da sie nur ein Ausbringen von 40 pCt. gebracht haben. In neuerer Zeit ist man so glücklich gewesen, neben den früher vorhandenen Backkohlen aus Königin Luisengrube auch auf anderen Gruben Backkohlen zu gewinnen, wie auf Florentinengrube, auf Mathildengrube, so daß die Hüttenwerke in großem Umfange sich von der Verkokung von Stückkohlen emanzipirt haben. Sie kaufen entweder Backkohlen und verkoken sie, oder sie kaufen fertige Backkoks oder verkoken Backkohlen von eigenen Gruben. In Folge dessen ist diese theure Koksfabrikation aus mageren Stückkohlen zum größten Theile beseitigt.

Herr **Meier:** Die Preise der Backkoks haben Sie uns erst angegeben?

Herr **Braetsch:** Ja, die variiren nun.

Herr **Stumm:** Ich möchte dazu bemerken, daß der Selbstkostenpreis der Koks trotzdem kein so wesentlich verschiedener ist. Ich glaube, Herr Richter wird uns mittheilen, daß seine Koks, aus seinen eigenen magern Stückkohlen hergestellt, ihm nicht theurer kommen, als die Koks, die er aus fetten Grießen macht, die er von der Königsgrube kaufen muß. Ich glaube, für die meisten Werke in Schlesien stellt sich die Sache schließlich, da sie keine eigene Fettkohle besitzen, so ziemlich ebenso.

Herr **Braetsch:** Ich möchte dem nicht beipflichten Ich kann von unserm Werke beispielsweise sagen, daß ich für dieses Jahr Backkoks mit 64 ₰ pro Zentner loko Hochofenwerk angeschafft habe, und daß ich in Folge dessen genöthigt war, den Preis für Stückkohle auf 29 ₰ herabzusetzen, um daraus festen Koks für 64 ₰ loko Werk darzustellen. Die Sache hat sich für das Jahr 1879 wieder anders gestaltet. Ich habe theilweise Koks von Donnersmarkhütte für das nächste Jahr mit 51 ₰ gekauft und einen andern Theil mit 54 ₰. Jetzt entsteht die Frage: wieweit die Preise für die Stückkohlen heruntergesetzt werden müßten, um Koks für dieselben Preise daraus zu erzielen? Hierbei würde der Stückkohlenpreis weit unter den Marktpreis herabgedrückt werden müssen, und es würde ein gleiches Verfahren für das nächste Jahr nicht mehr passen.

Vorsitzender: Sie kaufen auch fertige Koks?

Herr **Braetsch:** Zunächst von der Donnersmarkhütte, die vermöge ihrer geographischen Lage unsere natürlichste Lieferantin ist, und dann von den Koksanstalten der Königin-Luisengrube.

Herr **Stumm:** Dann möchte ich an den Herrn Sachverständigen die Bitte richten, uns die Selbstkostenrechnungen in der Tabelle ganz erheblich zu ändern für die Jetztzeit. Er hat uns vorhin die Selbstkostenpreise von Koks zu 67,6 ₰ loko Werk angegeben.

Herr **Meier:** Im Jahre 1877.

Herr **Braetsch:** Für heuer.

Herr **Stumm:** Wenn aber die Differenz eine so große ist, daß jetzt die Koks mit 51—54 ₰ loko Werk bezahlt werden, dann glaube ich, daß dies eine so erhebliche Differenz ist, daß in der ganzen Selbstkostenrechnung nun auch dieser neue Preis eingesetzt werden muß, um den jetzigen Zustand seiner Industrie festzustellen.

Herr **Braetsch:** Das sind Abschlüsse, die für das nächste Jahr bereits gemacht worden sind. Wir leben jetzt noch im Jahre 1878, ich glaube nicht, daß man da ins Jahr 1879 vorgreifen kann, es werden ja allerdings dadurch die Verhältnisse etwas besser, und es ist die höchste Zeit dazu.

Herr **Stumm:** Ich glaube, daß wir nicht umhin können, das doch zu thun. Ich stelle allerdings anheim, ob wir diese Rechnung privatim anstellen — der Herr Sachverständige könnte uns dabei allerdings unterstützen — aber die Fragen, die wir wegen der Vergangenheit an ihn richten, sind meiner Auffassung nach lediglich dazu bestimmt, uns zu orientiren für die Gegenwart. Hauptsache ist doch, da es sich um die mögliche Einführung eines Zolles handelt: wie stellen sich die Verhältnisse jetzt? und auch soweit wir sie mit Sicherheit beurtheilen können, für 1879?

Vorsitzender: Der Herr Sachverständige hat uns meines Wissens die Selbstkosten der letzten Jahre angegeben, würden Sie nicht in der Lage sein, die Kaufkosten für Koks, die Sie für nächstes Jahr abgeschlossen haben, in die heutigen Selbstkosten hineinzusetzen. Es würde nöthig sein, daß in dem nächsten Jahre die Selbstkosten um so und soviel verringert werden, weil so und soviel Kokskosten erspart würden. Aber ich glaube, die Selbstkosten, wie sie vorgelegt sind, würden nicht geändert werden können, weil sie ja für das laufende Jahr 1878 sind.

Herr **Stumm:** Ich halte mich für verpflichtet und würde mein Gewissen in Bezug auf meine Verpflichtung, für Aufklärung der Sachlage zu sorgen, nicht für beruhigt halten, wenn ich nicht die Frage an den Herrn Sachverständigen richtete, ob außer diesen verschiedenen Kohlenpreisen noch andere Faktoren existiren, von denen er mit Bestimmtheit annimmt, daß sich im nächsten Jahre auch wieder die Selbstkosten erheblich gegen die Selbstkosten dieses Jahres ermäßigen werden?

Herr **Braetsch:** Nein, nicht ein einziger. Wir haben Kalkstein für dieses Jahr bereits angeschafft, er kostet $^1/_4$ ₰ pro Ctr. weniger als bisher, die Lieferungskosten der Eisenerze bleiben dieselben, es sind ja zum großen Theile Erze von eigenen Lagerstätten und die Löhne bleiben auch dieselben, es wird also höchstens eine bessere Vertheilung der

Generalkosten eintreten, weil Anfangs künftigen Jahres ein zweiter Hochofen in Gang gebracht werden wird, und zwar nicht etwa in Folge der Steigerung des Roheisenbedarfs, sondern weil die Vorräthe, die von dem früheren Betriebe von mehreren Hochöfen noch vorhanden waren, bis Ende des Jahres aufgearbeitet sein werden.

Vorsitzender: Ich möchte definitiv konstatiren, wie der Preisunterschied für den Koks sein wird. Sie haben 67,6 ₰ eingesetzt und werden im nächsten Jahre Koks haben?

Herr **Bractsch:** Theilweise mit 51, theilweise mit 54 ₰, ich bemerke aber, daß darin das Borsigwerk vor anderen Werken außerordentlich bevorzugt ist, und zwar durch die nahe Konkordiagrube bezw. die Donnersmarckhütte, woher die Koks mit 5 ₰ zu verfrachten sind. Andere Hochofenwerke liegen den Koksbezuganstalten viel ferner. Ich kann beispielsweise zuverlässig sagen, daß Laurahütte für künftiges Jahr mit 59 ₰, Moritzhütte mit 62 ₰, Friedenshütte mit 58 ₰ abgeschlossen haben. Ich bin zufällig im Besitze dieser Notizen gelangt zu der Zeit, als die fraglichen Abschlüsse gemacht wurden.

Vorsitzender: Ist der Preis von 51—54 ₰ pro Zentner loko Ihres Werkes gemeint?

Herr **Bractsch:** Bis an die Verbrauchsstätte.

Vorsitzender: Das würde ein Durchschnitt von $52^1/_2$ ₰ sein?

Herr **Bractsch:** Ich muß mir zu bemerken erlauben: es sind 300 000 Zentner zu 51 ₰ und 150 000 Zentner zu 54 ₰

Herr **Stumm:** Also durchschnittlich 52.

(Wird bestätigt.)

Vorsitzender: Und wie viel Zentner Koks in Ihren Selbstkosten des Roheisens?

Herr **Bractsch:** Immer 2 Zentner müssen der Sicherheit wegen angenommen werden.

Herr **Stumm:** Das gibt eine Differenz von 6 ℳ pro Tonne Roheisen.

Vorsitzender: Es ist gut, daß wir das gelegentlich konstatirt haben.

Herr **Stumm:** Auf Grund der billigeren Abschlüsse würden Sie also Ihr Roheisen um 6 ℳ billiger machen, als nach den Selbstkosten, wie sie hier mitgetheilt sind.

Vorsitzender: 6 ℳ für die Tonne.

Herr **Bractsch:** Ja wohl, es ist aber auch die höchste Zeit, daß wir in diese Lage kommen.

Vorsitzender: Ich bin damit einverstanden. Bei den Selbstkostenpreisen, die Sie uns mitgetheilt haben, ist aus den Verhandlungen, die wir geführt haben, zu konstatiren, daß Sie durch die geringeren Kokspreise für 1879 eine Ermäßigung Ihrer Selbstkosten von 6 ℳ für die Tonne oder 30 ₰ für den Zentner in Aussicht haben werden.

Herr **Bractsch:** Ich möchte bitten, dazu meinerseits die Bemerkung aufzunehmen, daß ich damit aber den Produktionskostenpreis noch nicht auf den Marktpreis herabsetze, den erreicht er noch nicht.

Herr **Huber:** Können Sie denn schon jetzt die Marktpreise für das nächste Jahr angeben?

Herr **Bractsch:** So wie die Dinge liegen, werden die gegenwärtigen Preise für das künftige Jahr sich erheblich nicht ändern.

Herr **Huber:** Wenn z. B. ein Zoll eingeführt würde, würde dann nicht vielleicht eine Preissteigerung eintreten?

Herr **Bractsch:** Ich gehöre nicht zu den sanguinischen Geistern, die von der etwaigen Einführung eines Schutzzolles sofort Preissteigerungen erwarten.

Vorsitzender: Sind jetzt noch zum 1. Abschnitt über die Selbstkosten Bemerkungen zu machen?

Wir würden zum Abschnitt Arbeiterverhältnisse übergehen können.

(Herr v. Schloer übernimmt den Vorsitz.)

b. Arbeiterverhältnisse.

Frage 1:

Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit, oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

Herr **Bractsch:** Ja sie leidet Mangel an Arbeit, und zwar geht das hervor aus dem ziemlich erheblichen Angebot von Arbeitern. Es würde also nicht schwer fallen, Arbeitskräfte genug zu erhalten, wenn noch ein Bedarf eintreten sollte.

Frage 2:

Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

Ja wohl, ca. 35 pCt. auf Gruben und Hütten.

Herr **v. Schloer:** Würden Sie vielleicht die Güte haben, uns anzugeben, welche Zahl von Arbeitern früher bei Ihnen beschäftigt war und welche jetzt?

Herr **Bractsch:** Es sind in den Jahren, wo das Werk vollauf beschäftigt war, ca. 3 300 bis 3 500 Arbeiter beschäftigt gewesen, jetzt sind nur noch 2 300 beschäftigt.

Frage 3:

Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

Ich habe mich da nicht in direkten Zahlen, sondern in Prozenten ausgedrückt, indessen wenn direkte effektive Zahlen gewünscht werden, dann ließe sich das wohl noch nachholen. Ich habe nämlich die Lohnfrage getheilt in diejenige beim Grubenbetriebe, beim Ofenbetriebe, beim Walzwerk- und Stahlwerkbetriebe, und habe darüber eine Zusammenstellung vorbereitet. Beispielsweise habe ich beim Grubenbetriebe gesagt: höchster Stand im Jahre 1874 und dann im Jahre

1869	19,3	pCt.,
1870	24	"
1871	26	"
1872	24	"
1873	10	"
1875	11	"
1876	20	"
1877	28	"

Herr **v. Schloer:** Wenn ich Sie richtig auffasse, so nehmen Sie als Ausgangspunkt für die Bemessung Ihrer Löhne das Jahr 1873 an?

Herr **Bractsch:** Nein, sondern das Jahr 1874, da ist der höchste Stand gewesen, und in den übrigen Jahren ist der Stand nur in Prozentsätzen ausgedrückt und so viel niedriger gewesen. Wenn die Herren das in Geld ausgedrückt wünschen, so kann ich die Grundsätze für die Entwickelung angeben; ich weiß nicht, ob das einen Werth für Sie hat?

Herr **v. Schloer:** Das würde allerdings insofern Werth haben, weil die anderen Herren uns den Verdienst pro Kopf angegeben haben.

Herr **Bractsch:** Ich würde also den Verdienst für das Jahr 1877 angeben, und daraus ließen sich je nach Prozenten die übrigen Löhne entwickeln.

Herr **Meier:** Dann würden Sie vielleicht im stenographischen Berichte das noch ausfüllen.

Herr **Bractsch:** Wenn das zuläßig ist.

Herr **v. Schloer:** Wenn vielleicht der Herr Sachverständige die Güte haben möchten, das noch kurz anzuführen, welchen Geldbetrag die Löhne erreichten im Jahr 1874

bei den Grubenarbeitern, bei den Hochofenarbeitern und bei den Puddlern und Walzern, dann könnte ja an der Hand der von Ihnen angegebenen Prozentverhältnisse Jeder sich berechnen, was die Leute in den verschiedenen Jahrgängen verdient haben.

Herr **Braetsch**: Wenn die Herren gestatten, so will ich die Uebersicht, die ich vorbereitet habe, noch zurückhalten und ergänzen.

a) Beim Grubenbetriebe.

Höchster Stand im Jahre 1874, niedriger im Jahre

1869:	19,3	pCt.
1870:	24,8	"
1871:	26,4	"
1872:	24,8	"
1873:	10,00	"
1875:	11,65	"
1876:	20,20	"
1877:	28,8	"

Durchschnittslöhne für das Jahr 1877 pro Schicht: Hauer 2,25 ℳ, Schlepper 1,50 ℳ

b) Beim Hochofenbetriebe.

Höchster Stand im Jahre 1872, niedriger im Jahre

1869:	11,7	pCt.
1870:	10,5	"
1871:	6,2	"
1873:	7,8	"
1874:	13,7	"
1375:	19,9	"
1876:	22,2	"
1877:	22,2	"
1878:	24,6	"

Durchschnittslöhne für das Jahr 1877 pro Schicht: Schmelzer 2,75 ℳ, Gichter 2,25 ℳ, Schlackenfahrer 1,75 ℳ, Tagelöhner 1,75 ℳ, Frauenzimmer 80 – 90 ₰.

c) Beim Walzwerksbetriebe blieben die Löhne von 1869 bis 1. Januar 1876 auf gleicher Höhe; von da ab trat eine Ermäßigung um 20 pCt.; am 1. August 1877 eine solche um 2 pCt. und am 1. April 1878 eine solche von abermals 10 pCt. ein.

Durchschnittslöhne im Jahre 1877 pro Schicht: 1. Puddler 5,0 ℳ, 2. Puddler 3,0 ℳ, 3. Puddler 2,25 ℳ, 1. Schmiede und Schweißer im Hammerwerk 6,0 ℳ, zweite 4,5 ℳ, dritte 2,5 ℳ Bei der Blechwalze 1. Walzer 6,0 ℳ, 1. Schweißer 5,0 ℳ, zweite Leute 4,5 ℳ, dritte Leute 2,75 ℳ Bei den Stabeisenwalzen: 1. Walzer und Schweißer 4,5 ℳ, zweite Leute 3,0 ℳ, dritte Leute 2,25 ℳ.

Bei theilweise andersartiger Vertheilung der Akkordsätze früher und jetzt.

d) Beim Stahlwerksbetriebe, welcher erst im April 1873 ins Leben getreten ist, hielten sich die Löhne bis zum 1. April 1878 auf gleicher Höhe, wurden aber von da ab um 15 pCt. herabgesetzt.

Beim Stahlwerkbetriebe zur Zeit pro Schicht: Oberschmelzer 5,75 ℳ, Schmelzer 3,50 ℳ, Hülfsarbeiter 2,25 ℳ bis 2,75 ℳ, Formermeister 5,75 ℳ, Formergehülfen 3,00 ℳ

Frage 4:

Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

Herr **Braetsch**: Ich habe auf unsern Walzwerkanlagen allerdings noch eine Herabsetzung der Löhne vor, welche im Monat Dezember d. J. in Kraft treten soll, und zwar circa noch um 10 pCt., das wird wohl aber die letzte sein. Ich habe die Beobachtung gemacht, daß die Leistungen trotz der Ermäßigung der Löhne im Laufe der Zeit immer wieder dieselben geworden sind. Die Leute sind rühriger, intelligenter geworden und ich habe mit Rücksicht darauf auch eine nochmalige Herabsetzung der Löhne beim Walzwerkbetrieb eintreten lassen, ich glaube aber, daß ich damit an der äußersten Grenze angekommen bin, und daß ich in Bezug auf physisch und intelligente Leistung nicht mehr werde erlangen können.

Herr **Meier**: Sie haben wohl Akkordarbeiter?

Herr **Braetsch**: Zumeist Akkordarbeiter. Eine Ausnahme machen hiervon die Löhne bei den Grobeisenstraßen, die sind bereits so herunter und in Folge der mangelnden Beschäftigung so unzulänglich, daß den Leuten, damit sie nur auf einen einigermaßen auskömmlichen Lohn kommen, alle Monate noch Zuschüsse bezahlt werden müssen; das Personal ist bereits aufs Aeußerste beschränkt es ist für zwei Walzenstraßen nur noch eine doppelte Besetzung vorhanden.

Frage 5:

Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

Nachtheile unter allen Umständen und zwar Entbehrungen, welche die weitere moralische Entwickelung und die intelligente und physische Leistungsfähigkeit beeinträchtigen und in Folge der schlechteren Ernährung Degeneration herbeiführen müßte; wir haben in Oberschlesien ohnedies keine sehr kräftige Bevölkerung.

Frage 6:

Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

In Bezug auf Oberschlesien kann man im Allgemeinen sagen, daß die Lohnerhöhungen doch wohl günstig gewirkt haben. Man hat zahlreiche Beispiele, daß die Lohnerhöhungen zur Wirthlichkeit angeregt und die Aufsammlung von Ersparnissen zur Folge gehabt haben. Auf einen Theil allerdings haben sie auch demoralisirend gewirkt und Genußsucht und unregelmäßige Arbeitsverrichtung ist auch wohl vorgekommen. Das sind Erscheinungen, die wohl ganz allgemeiner Natur sind.

Frage 7:

Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

Nein.

Frage 8:

Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

Im allgemeinen doch bei größerer Leistung um vieles höher als bei uns in Oberschlesien. Soviel mir bekannt ist, bezahlt man in England selbst heute bei den gedrückten Löhnen dem ersten Puddler immer noch mit 4,50 auch mit 5 ℳ pro Schicht und in demselben Verhältniß die darunter stehenden Arbeiter und damit ständen die Löhne höher als bei uns, allerdings sind auch die Leistungen größer.

Herr **v. Schloer**: Dürfte ich bitten zu sagen, wie sich die Lohnsätze für die gleichen Kategorien von Arbeitern bei Ihnen gestalten?

Herr **Braetsch**: 3,75—4 ℳ für den ersten Puddler, das wäre das Maximum, und ebenso Walzwerksarbeiter u. s. w.

Herr **v. Schloer**: Dagegen, wenn ich Sie richtig verstanden habe, wollten Sie ausdrücken, daß die Leistung des

englischen Arbeiters auch um soviel mehr werth ist gegenüber der Leistung des deutschen Arbeiters, daß diese verschiedenen Lohnsätze sich ausgleichen, im Effekt also dieselbe Arbeitsleistung durch den gleichen Aufwand erzielen.

Herr **Braetsch**: Ebenso ist es in Belgien.

Herr **v. Schloer**: Und Sie fügen noch hinzu, daß in Belgien das gleiche Verhältniß stattfindet?

Frage 9:

Sind die Arbeitslöhne einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

Herr **Braetsch**: Wenn man die Maßnahmen der Industriellen, die immer auf weitere Lohnreduktionen in England abzielen für gerechtfertigt halten soll, so muß man der Ansicht sein, daß weitere Lohnermäßigungen noch möglich sind. Im allgemeinen sind die englischen Arbeiter in Bezug auf die Arbeitszeit sehr zurückgegangen: während in früherer Zeit die Arbeitszeit immer aus 12 Stunden bestanden hat, sind die Leute durch Strikes auf 10 Stunden zurückgekommen, man ist jetzt aber seitens der Industriellen bestrebt, die Arbeitszeit wieder auf 12 Stunden heraufzubringen. Ich muß also annehmen, daß da Lohnermäßigungen noch möglich sind, wenn nämlich diese Maßnahmen gerechtfertigt sind. Speziell in die sozialen Zustände ist ein Einblick nicht möglich.

Herr **v. Schloer**: Sie schließen also daraus, daß die dortige Industrie das Bestreben hat, die frühere Arbeitszeit wieder herzustellen damit man ihre Löhne herabdrücken will, sei es durch eine direkte Lohnermäßigung oder durch eine höhere Arbeitsleistung gegenüber den jetzigen Lohnsätzen?

Herr **Braetsch**: Ja!

Herr **v. Schloer**: Wenn zu diesem Kapitel von Seiten der geehrten Herren keine Bemerkung weiter gemacht werden will, so würden wir übergehen zum nächsten Abschnitt:

c. Frachten.

Frage 1:

Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

Herr **Braetsch**: Ich habe eine Zusammenstellung gemacht, welche ich überreiche.

Frachten pro 100 kg.

Nach	Stückgut.		Bei 5 000 kg.		Bei 10 000 kg.	
	M.	₰	M.	₰	M.	₰
Breslau	2	28	—	92	—	68
Berlin	5	67	2	57	1	89
Bromberg	5	94	2	46	1	70
Buckau	4	44	2	53	2	53
Bremen	4	98	3	02	3	02
Braunschweig	5	37	3	39	3	26
Bebra	8	52	4	10	2	75
Chemnitz	6	23	2	93	2	07
Carlsruhe in Baden	11	61	5	87	3	75
Cassel	6	24	3	65	3	64
Cüstrin	5	18	2	43	1	69
Cottbus	4	64	2	14	1	48
Danzig	7	79	3	30	2	32
Dresden	5	23	2	39	1	68
Dortmund	7	27	4	43	4	30
Dirschau	7	44	3	12	2	21
Darmstadt	10	63	5	16	3	44
Elbing	7	96	3	39	2	37
Erfurt	4	65	3	44	3	44
Frankfurt a. O.	5	02	2	27	1	61
Glatz	2	43	—	99	—	72
Gr. Glogau	3	60	1	63	1	12
Görlitz	4	—	1	88	1	31
Hamburg	7	90	2	96	2	96
Halle a. S.	6	30	3	10	2	06
Hannover	5	59	3	40	3	28
Inowrazlaw	5	42	2	24	1	54
Königsberg i. P.	9	24	3	96	2	78
Kiel	6	27	3	67	3	46
Leipzig	6	01	2	96	1	97
Landsberg a. W.	5	91	2	51	1	73
Magdeburg	4	44	2	53	2	53
Neisse	1	77	—	73	—	56
Posen	4	24	1	74	1	18
Potsdam	6	34	2	99	2	21
Rostock	8	62	4	19	2	99
Stettin	6	23	2	82	1	99
Swinemünde	7	65	3	54	2	50
Saarau	2	88	1	28	—	95
Thorn	5	82	2	33	1	66
Wilhelmshaven	7	28	3	34	3	34
Woloczysk (Odessa'er Bahn)	6	86	5	49	5	47

Frage 2:

Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Sie sind im Allgemeinen konstruirt auf der Expeditionsgebühr, die ja allerwärts eingeführt ist, und auf die Tarifsätze, welche für die einzelnen Bahnen gelten. Wünschenswerth wäre es allerdings, daß für mancherlei Artikel, für mancherlei Erzeugnisse, die keinen erheblich höheren Werth haben, als Roheisen, z. B. Stabeisen, Bleche, Schienen ebenso ermäßigte Tarife eingeführt würden, wie für Roheisen. Ich vermag eigentlich nicht einzusehen, warum diese mit höheren Tarifen belastet sein sollen als Roheisen, und gerade in Deutschland werden ja auf weitere Entfernungen Stabeisen, Bleche, Schienen in größerem Maße transportirt, als Roheisen.

Herr **Meier**: So?

Herr **Braetsch**: Ja, dagegen ist der Roheisenverkehr auf große Entfernungen außerordentlich gering in Deutschland im Verhältniß zum Fertigfabrikat.

Herr **v. Schloer**: Der Herr Sachverständige wollen damit ausdrücken, daß die Quantität der Gegenstände, welche als verarbeitetes Material in den Verkehr kommen, jenes Quantum der Verfrachtung überwiegt, das in Rohprodukten und Halbfabrikaten verfrachtet wird, weil die Transportentfernung bei dem ersteren für den Verbrauch vorbereiteten

Material viel größer ist, als bei den Rohstoffen und dem Roheisen.

Herr **Braetsch**: Das wäre der relative Fall, es ist aber auch absolut richtig. Es wird auf größere Entfernungen mehr Stabeisen, Stahl 2c. transportirt, als Roheisen.

Herr **Stumm**: Das findet in der ganzen Welt statt, weil höherwerthige Gegenstände einen höheren Transport vertragen, als minderwerthige.

Herr **Braetsch**: Man muß auf Entfernung großen Werth legen, namentlich bei der Tarifirung.

Herr **Stumm**: Daß man für Erze und Roheisen billigere Tarife eingeführt hat, wie für fertige Fabrikate, ist doch nur im Interesse der Eisenindustrie selbst geschehen.

Herr **v. Schloer**: Der Herr Sachverständige meinen, man sollte für diese Fabrikate auch keine höheren Sätze einführen.

Herr **Stumm**: Es ist doch dasselbe, wenn ich sage: ich will, daß die Fabrikate ebenso billig wie Roheisen gefahren werden, als wenn ich sage: ich will das Roheisen ebenso theuer verfrachtet haben, als die anderen Waaren.

Herr **v. Schloer**: Bestehen bei Ihnen für den Transport auf kürzeren Strecken, also zu dem Zwecke der Verfrachtung der Rohmaterialien an die Hochöfen oder des Roheisens an Walzwerke u. s. w., Ausnahmefrachten, die billiger sind als die gewöhnlichen Frachten nach den allgemeinen Tarifsätzen?

Herr **Braetsch**: Nein, wenigstens haben meine Schritte für solche Ausnahmetarife nie Erfolg gehabt bei der oberschlesischen Bahn, denn die kommt zunächst in Betracht. Ich habe höchstens so viel erreicht, daß die Sätze, welche für die Zufuhr zu den nächsten Eisenbahnstationen von einzelnen Gruben, Hüttenetablissements angerechnet werden, fallen gelassen wurden, aber an den Tarifen selbst ist nie etwas gekürzt worden. Auch in Bezug auf die Expeditionsgebühr habe ich nie Konzessionen erreichen können.

Herr **v. Schloer**: Also lediglich die Zufuhrgebühr auf den Zweigbahnen?

Herr **Braetsch**: Auf den Anschlußbahnen, hat sich doch immer ein Entgegenkommen gezeigt; diese Gebühren hat die oberschlesische Bahn fallen gelassen.

Herr **v. Schloer**: Ist es eine Staatsbahn?

Herr **Stumm**: Die Bahn ist in Staatsverwaltung.

Herr **Braetsch**: Nun haben wir in Oberschlesien außer der breitgeleisigen Bahn sog. schmalspurige Bahnen in einem Netze, welches sich über das ganze Industriegebiet verbreitet und in der Hauptsache für die Zufuhr der Rohstoffe, namentlich der Eisenerze und Kalksteine bestimmt ist. Sie wird theils mit Pferden, theils mit kleinen Lokomotiven betrieben und ist von der oberschlesischen Bahn an einen Unternehmer verpachtet. Für den Verkehr an dieser Bahn besteht noch ein drückend hoher Tarif. Es kalkulirt sich, auf größere Entfernungen die Zentnermeile, z. B. bei 30 km auf $2_{,81}$ ₰, bei 20 km auf 3 ₰ pro Ctr. und Meile und bei 10 km auf $3_{,45}$ ₰ pro Ctr. und Meile. Das ist gegenüber den Frachten auf den breitgeleisigen Bahnen außerordentlich hoch.

Herr **Stumm**: Haben Sie berechnet, wie der Frachtsatz, der auf den breitgeleisigen Bahnen gewöhnlich 1 Silberpfennig pro Ctr. und Meile mit einer entsprechenden Expeditionsgebühr beträgt, sich pro Ctr. und Meile, wenn man die Expeditionsgebühr herein rechnet, für diese kurze Entfernung berechnet?

Herr **Braetsch**: Immer billiger.

Herr **Stumm**: Können Sie nicht Zahlen dafür angeben?

Herr **Braetsch**: Augenblicklich bin ich nicht in der Lage, aber ich könnte Fakta anführen, die beweisen: alle Hüttenwerke, die es ermöglichen können, suchen die Verbindung mit den breitspurigen Bahnen für die Anfuhr dieser Rohstoffe herbeizuführen — und in Borsigwerk bin ich eben im Begriff, auch einen solchen Anschluß zu bewerkstelligen — um wo es irgend thunlich ist, den Transport auf den breitgeleisigen Bahnen zu erlangen und den auf den Schmalspurbahnen fallen zu lassen.

Herr **Stumm**: Das würde beweisen, daß die oberschlesische Bahn für kurze Entfernungen eine sehr niedrige Expeditionsgebühr berechnet. Denn der Zuschlag der uns von den Luxemburger und anderen Herren mitgetheilt worden ist, wonach selbst bei der kleinsten Entfernung die Expeditionsgebühr 8 *M.* pro Waggon beträgt, würde bei Entfernung von 1 Meile einen höheren Tarif geben als der Tarif, der uns eben mitgetheilt worden ist.

Herr **Meier**: 2 Thaler pro 100 Ctr. ist er nie gewesen.

Herr **Stumm**: Ich bitte sehr um Entschuldigung, die gewöhnliche Expeditionsgebühr beträgt 12 *M.* pro Doppelwaggon und die Herren Sachverständigen haben uns bisher mitgetheilt, daß auf ihren Bahnen dieser Tarif staffelförmig für geringe Entfernungen bis 8 *M.* herabgehe oder wenn sie wollen 1 Thlr. 10 Sgr. pro 100 Ctr.

Herr **v. Schloer**: Nun, ich glaube, daß aus den Angaben, die der Herr Sachverständige gemacht hat, — aus den Sätzen pro Ctr. und Meile — sich vielleicht ein Vergleich herstellen läßt mit den Taxen, die auf den breitspurigen Bahnen erhoben werden.

Herr **Braetsch**: Ich habe mich für diese weitere Ausführung nicht interessirt, weil ich nicht wußte, daß sie zur Sprache kommen würde, aber unter allen Umständen ist man durch die Verbindung mit den Breitspurbahnen besser daran als mit der Schmalspurbahn.

Herr **v. Schloer**: Die nächste Frage ist:

Frage 3:

Genießt das Ausland billigere Frachten als Sie, und in welcher Weise macht sich dies geltend?

Herr **Braetsch**: In Bezug auf Eisenbahnfrachten könnte man das doch im allgemeinen nicht behaupten, denn es ist bekannt, daß die Eisenbahnfrachten in England theurer sind als bei uns, aber es ist die konkurrirende Industrie bevorzugt vor der deutschen durch die Gelegenheit, die ihr zur Benutzung der Wasserwege geboten ist, ich sehe von Frankreich ab. Ich rechne nämlich die französiche Industrie nicht direkt zur konkurrirenden, sondern nur die englische und belgische. Die englische ist durch die geographische Lage außerordentlich bevorzugt. Die Industrie hat sich meist an der Küste entwickelt. Die Entwickelung in Binnenengland hat ganz besondere lokale Gründe, aber man wird in England wohl kein Werk finden, welchem nicht der Wasserweg auch zu Gebote steht. Und ähnlich ist es in Belgien auch. Ich habe mir vorhin schon anzuführen erlaubt, wie sich z. B. die Frachten stellen für Qualitätseisensteine zur Stahlfabrikation für England und für Oberschlesien Aehnlich verhält es sich auch mit den Frachten für Qualitätseisensteine für die westfälische Stahlindustrie. Die Frachten für Fertigfabrikate für England sind ebenso günstig, weil nach allen Richtungen die Wasserfracht zu Gebote steht. Ich kann beispielsweise sagen, daß die Fracht für 1 000 kg Roheisen von der englischen Küste über Stettin nach Berlin pro Tonne $10^1/_2$ *M.* beträgt, von Oberhausen bis Berlin $11^1/_2$ *M.*, von der Königshütte nach Berlin 14 *M.*

Herr **Stumm**: Können Sie uns vielleicht informiren, in welcher Weise sich die Fracht auf die Seefracht und die Binnenfracht vertheilt? Wieviel kommt beispielsweise von der Fracht von Middlesborough nach Berlin, auf die Seefracht und wie viel bleibt? für das Binnenland übrig.

Herr **Braetsch**: Ich nehme an, daß da überhaupt bloß Wasserfracht in Frage kommt.

Herr **Stumm**: Aber nicht bloß Seefracht?

Herr **Braetsch**: Nein. Im allgemeinen ist mir bekannt, daß man bei einer ziemlichen Ausnützung der Schiffsgefäße etwa 30 ₰ für den Zentner bis nach Stettin rechnen kann.

Herr **Stumm**: Das wären 6 s. pro Tonne. Das wäre doch wohl zu niedrig, denn so werthvoll alle diese Angaben sind, so sind wir doch verpflichtet, deren Basis aufzusuchen.

Was haben Sie also gerechnet von England nach Stettin? Was für die Kanalfracht nach Berlin? Wir sind ja verpflichtet die Zahlen zu prüfen.

Herr **Braetsch**: Ich bin in meinem Geschäft mit diesem Verkehr nie in direkte Berührung gekommen, sonst würde ich auch Interesse daran gehabt haben. Ich habe darüber Erkundigungen eingezogen, aber das Nähere nicht erfahren können.

Frage 4:

Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

Man kann das im allgemeinen wohl nicht behaupten, daß ausländische Erzeugnisse auf größere Entfernungen hin in Deutschland verhältnißmäßig billiger gefahren werden als die Erzeugnisse eigener Industrie. Es ist daher das Ausland durch die Differentialtarife, soviel mir bekannt, nicht begünstigt.

Herr **v. Schlosser**: Wenn weiter keine Bemerkungen gemacht werden, würden wir zum nächsten Kapitel übergehen:

d. Verkaufspreise.

Frage 1:

Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte?

Herr **Braetsch**: Ich habe auch darüber hier eine Zusammenstellung zur Ueberreichung vorbereitet.

Verkaufspreise

loko Station Borsigwerk der Oberschlesischen Eisenbahn dicht am Werk. Pro Zentner Walzwerksfabrikate in den Grundpreissorten, ohne Berücksichtigung der weiter unten bemerkten Rabatte und Skontos, und zwar:

Gewöhnliches Stabeisen	7 ℳ	— ₰
Bestzugeisen	7 „	50 „
Bestbest- und Feinkorn-Stabeisen	9 „	50 „
Koksbleche	10 „	— „
Kesselbleche	11 „	— „
Bestbest- und Feinkornbleche	13 „	50 „
gewalzten Stabstahl	14 „	— „
Stahlbleche	15 „	— „
Feinkornbandagen	10 „	50 „
Stahlbandagen	11 „	50 „
Schmiedestücke von Eisen	18 „	— „
Stahlingots	7 „	— „
Stahlfaçonguß durchschnittlich	20 „	— „
Stückkohlen	29—33 ₰	
Würfelkohlen	27—31 „	
Gemischte Förderung	18—20 „	
Kleinkohlen	$12^1/_2$—16 „	
Staubkohlen	$4^1/_2$— 7 „	

Herr **Meier**: Verkaufen Sie Kohlen?

Herr **Braetsch**: O ja. —

Davon gehen nun noch die Verkaufsbonifikationen ab, worauf ich bei einer späteren Frage zurückkomme.

Herr **Stumm**: Die spätere Frage bezieht sich auf die Verkaufsbedingungen; hat aber nichts mit den Verkaufspreisen selbst zu thun? Ich glaube, daß Sie gut thun, um den Nettoverkaufspreis zu bestimmen, die Bonifikationen schon hier abzuziehen oder uns den Betrag der Bonifikationen angeben, dann können wir es uns selbst ausrechnen.

Herr **Braetsch**: Gewiß; es wird sich das aber nicht anwenden lassen, weil ja nicht alle Verkäufe mit Bonifikationen abgeschlossen werden; z. B. kleinere Abnehmer bekommen keine Bonifikation. Also im Allgemeinen geben wir Rabatt je nach der Höhe der jährlichen Entnahmen.

Herr **Meier**: Das würde Frage 4 sein.

Herr **Stumm**: Ich sehe, Sie haben auf die Liste sogar geschrieben: ohne Berücksichtigung von Rabatt und Skonto. Für Skonto könnte man allenfalls zweifelhaft sein, weil das schließlich eine Buchungsfrage ist, der Rabatt aber muß unter allen Umständen abgezogen werden, um den Verkaufspreis zu bestimmen. Rabatt ist weiter nichts anderes, als die Form, in der die Grossisten billigere Verkaufspreise bekommen.

Herr **Braetsch**: Ganz richtig, aber nach verschiedenen Sätzen, je nach der Entnahme. Es werden beispielsweise gewährt bei einer jährlichen Entnahme von 15 000 ℳ 4 pCt., bei Entnahme von 20 000 ℳ 5 pCt., von 30 000 ℳ und darüber 6 pCt. Nun läßt sich doch nicht voraussehen, wie diese Entnahmen eintreten werden. Ich habe mich also darauf beschränkt, die Preise des Preiskurants aufzuführen und dann später habe ich gesagt: es treten gewisse Bonifikationen ein für den Fall, daß sie von den Abnehmern erreicht werden.

Herr **Stumm**: Sie würden wohl daran thun und ich glaube, daß es in Ihrem Interesse liegt, uns die niedrigsten Verkaufspreise mitzutheilen, die Sie überhaupt machen.

Herr **Braetsch**: Das müßte aus den Büchern extrahirt werden.

Herr **Huber**: Haben Sie nicht ein Urtheil darüber, wie sich die Sache durchschnittlich im Jahre stellt?

Herr **Braetsch**: Das läßt sich aus den Büchern sehr leicht ermitteln, aber ich möchte da doch nicht Zahlenangaben machen, die ich nicht bis auf den Pfennig vertreten kann.

Herr **Meier**: Die Rabattfrage gehört eigentlich zu Nr. 4. hin.

Herr **Stumm**: Ich glaube, daß von denjenigen, welche die Enquete später durchstudiren, Jeder geneigt ist, Ihre Selbstkosten mit den Verkaufspreisen in Verbindung zu bringen. Das ist das Erste, was Jeder, der dies studirt, thun wird. Er findet Differenzen, die anscheinend kolossal, in der That aber viel kleiner sind. Mit großer Mühe muß er sich ausrechnen, wie viel eigentlich von der großen Differenz und ob überhaupt etwas übrig bleibt. Insofern wäre es wünschenswerth gewesen, wenn Sie Ihre wirklichen Durchschnittsverkaufspreise oder sogar die niedrigsten Verkaufspreise uns direkt mitgetheilt hätten.

Herr **Braetsch**: Die wirklichen Erlöse? Das bin ich nicht in der Lage, hier ohne die Bücher anzugeben.

Herr **Stumm**: Man wird ja sonst sehr leicht sagen können: schön, Sie geben also 6 pCt. Rabatt in maximo, wir können aber nicht wissen, ob Sie dies häufig gethan

haben, möglicherweise haben Sie Ihre Verkäufe zu 140 ℳ realisirt. Das würde ein anderes Bild geben, als wenn wir wissen, welche Durchschnittspreise Sie mit Berücksichtigung des Rabatts erzielt haben.

Herr **v. Schloer**: Hier beschränken sich Ihre Aeußerungen darauf, daß Sie sagen: In den Verkaufspreisen, die ich angegeben habe, sind die Rabatte noch inbegriffen, die nach Maßgabe der Größe, der Entnahme resp. des Fakturenbetrags zwischen 4 und 6 pCt. betragen.

Herr **Braetsch**: Dann kommt noch der Werth des 3 monatlichen Kredits dazu.

Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Roheisen wird im Allgemeinen gegenwärtig verkauft mit 2,50—2,60 ℳ der Zentner loko Hochofen, also ohne Rücksicht auf die Transportkosten.

Herr **v. Schloer**: Das ist wohl gewöhnliches Puddeleisen?

Herr **Braetsch**: Gewöhnliches und Handelseisen in den Grundpreisen mit 5,20 ℳ etwa, im besten Falle bis 5,25 ℳ der Zentner, gewöhnliche Bleche 16 ℳ, Kesselbleche bis 20 ℳ pro 100 kg. Dann ist mir aus den Submissionen bekannt, daß die Königshütte sich am 25. Juni d. J. an der Submission bei der Rechten Oderuferbahn betheiligt hat mit einem Preise von 16,50 ℳ pro 100 kg Stahlschienen.

Herr **Stumm**: Sie haben uns eben gesagt, daß 5,25 ℳ, also mit anderen Worten 105 ℳ für Stabeisen erlöst worden, während Sie uns vorhin Ihren Verkaufspreis mit 140 ℳ angegeben haben. In welcher Weise stehen diese Preise mit einander in Verbindung? War Ihr Preis von 140 ℳ der Durchschnittspreis für verschiedene Dimensionen und ermäßigt sich Ihr Grundpreis für Stabeisen durch den Rabatt bis auf 105 ℳ?

Herr **Braetsch**: Der Preis von 140 ℳ ist der Grundpreis gewesen und der würde sich noch um den Rabatt und die Skontogewährungen ermäßigen.

Herr **Stumm**: Das ist immer noch eine Differenz von 25 ℳ.

Herr **Braetsch**: Dies sind hier Netto-Erlöse, soviel mir bekannt, von anderen Werken. Wie die ihr Geschäft handhaben, welche Bonifikationen sie gewähren, ist mir nicht bekannt.

Herr **Stumm**: Es würden ja, da sie nicht zu 105 ℳ verkaufen, sondern von 140 ℳ ausgehen mit einem Rabatt von in maximo 6 pCt. immer noch 100 und einige 30 ℳ übrig bleiben, Sie würden also um 30 ℳ Ihre Grundpreise höher halten als Ihre Konkurrenten?

Herr **Braetsch**: Ich hatte schon vorhin bemerkt, daß Borsigwerk sich nicht um jeden Preis Beschäftigung verschafft und daß es seinen Vortheil darin findet, seine Betriebseinrichtungen zu schonen und sie nicht abzunutzen bei unprofitablen Preisen.

Herr **Stumm**: Verkaufen Sie gar kein Stabeisen zu diesem Preise, den Sie uns angegeben haben?

Herr **Braetsch**: Mitunter zum Export.

Herr **Stumm**: Es würde das nur Qualitätseisen sein, denn wie gesagt, ich konstatire die hohe Differenz von 30 ℳ zwischen Ihrem Grundpreise und den Verkaufspreisen Ihrer Nachbarn.

Herr **Braetsch**: Das ist der Grundpreis.

Herr **Stumm**: Ich bitte, welches sind denn Ihre Preise?

Mit Berücksichtigung des Rabatts würde es doch immer eine Differenz von 30 ℳ sein, die Sie theurer verkaufen als Ihre Konkurrenz?

Herr **Braetsch**: Ja, so würde sich das gestalten und zwar für die gewöhnliche Qualität, für bessere Stabeisenqualität würde es noch eine Mark mehr sein und bei Bestbest- oder Feineisen 9 ℳ 50 ₰.

Herr **v. Schloer**: Ich darf damit wohl als konstatirt annehmen, daß der Preis, den Sie stellen beim Verkaufe Ihrer Produkte, sich sehr wesentlich unterscheidet von dem Preise, den die anderen Werke Ihrer Gegend für ihre Produkte erzielen?

Herr **Braetsch**: Es wird nicht verkauft, wenn der Preis nicht erzielt wird. Es wird allerdings sehr wenig dabei verkauft und die Fabrikation ist in demselben Verhältnisse eingeschränkt.

Herr **v. Schloer**: Dann darf doch wohl angenommen werden, daß Sie heute mit Ihrem Etablissement nicht in der Lage sind, den sonst durch die Verhältnisse festgesetzten Preisen zu folgen?

Herr **Braetsch**: Nein, das liegt, wie ich mir vorhin schon anzudeuten erlaubte, in unserer ungünstigen Roheisenproduktion.

Herr **v. Schloer**: Die Roheisenfabrikation steht daher in anderen Werken günstiger als bei Ihnen?

Herr **Braetsch**: O ja, bedeutend. Ich habe angeführt, daß die übrigen Hochofenwerke sich das Roheisen etwa mit 23, 24 Sgr. herstellen und ich habe für das Borsigwerk einen Produktionskostenpreis von 29 Sgr.

Herr **Stumm**: Sie werden aber durch die billigen Koks, die Sie uns mitgetheilt haben, in die Lage kommen, genau auf Grund Ihrer Selbstkostenberechnung auf 23 Sgr. im nächsten Jahre zu kommen.

Herr **Braetsch**: Wohl nur auf 26 Sgr 6 ₰, da die eigenen Produktionskosten 29 Sgr. 6 ₰ betragen, und an Koks nur 3 Sgr. pro Zentner erspart werden sollen.

Herr **Meier**: Sie sagten, Sie verkauften zu diesem höheren Preise noch nach dem Auslande, nach welcher Richtung?

Herr **Braetsch**: Ich komme weiter unten zu dieser Frage.

Frage 3:

Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

Ich habe mir erlaubt auch darüber eine Zusammenstellung vorzubereiten und zwar ist dieselbe so aufgestellt, daß die jedesmalige Preisveränderung mit dem Datum angeführt ist. Ich bin ausgegangen von den Preisen, wie sie am 1. April 1869 gestanden haben, sie haben sich dann geändert am 15. März 1871, am 1. November 1871, am 1. Mai 1872, am 1. August 1872, am 1. Januar 1874, am 1. März 1874, am 1. April 1874, am 17. Mai 1874, dann wieder am 1. Januar 1875, am 1. Januar 1876, am 1. April 1877 und am 1. Januar 1878.

Verkaufspreise pro Zentner:

	Stabeisen						Eisenbleche						Schmiedestücke.	
	Gewöhnlich.		Bestzug.		Bestbest und Feinkorn.		Koks.		Kessel.		Bestbest und Feinkorn			
	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
Am 1. April 1869	10	50	11	-	16	50	12	50	14	—	18	—	—	—
„ 15. März 1871	11	—	11	50	17	—	13	—	14	-	18	—	16	—
„ 1. November 1871 . . .	11	25	11	75	16	75	15	—	16	—	19	50	16	—
„ 1. Mai 1872	12	75	13	25	18	25	16	50	17	50	21	—	22	—
Von der Station Zabrze der Oberschles. Eisenbahn, bis wohin 15 ₰ pro Zentner Abfuhrkosten.														
„ 1. August 1872	19	—	19	50	24	50	21	50	22	50	26	—	26	—
„ 1. Januar 1874	11	75	12	25	16	25	16	—	17	—	20	50	23	—
Ab Station Borsigwerk.														
„ 1. März 1874	11	25	11	75	15	75	15	50	16	50	20		23	—
„ 1. April 1874	10	75	11	25	16	25	15	—	16	—	19	50	23	—
„ 17. Mai 1874	10	25	10	75	15	75	15	—	16	—	19	50	23	—
„ 1. Januar 1875 . . .	10	25	10	75	15	25	13	—	14	-	16	50	21	—
„ 1. Januar 1876 . . .	8	25	8	75	13	25	11	—	12	—	14	50	18	—
„ 1. April 1877	7	25	7	75	10	75	10	—	11	—	13	50	18	50
„ 1. Januar 1878 . . .	7	—	7	50	9	50	10	—	11	—	13	50	20	—

Herr **v. Schloer**: Und Sie haben immer die betreffenden Preise diesen Daten gegenübergestellt? Vielleicht werden Sie die Güte haben, einige Zahlen hervorgerufen.

Herr **Braetsch**: Vielleicht den höchsten und niedrigsten Preis?

Es haben am 1. April 1869 für gewöhnliches Stabeisen die Preise pro Zentner gestanden 10,50 ℳ, für die zweite, bessere Qualität 11 ℳ und für Bestbest 16,50 ℳ, für gewöhnliche Bleche 12,50 ℳ, Kesselbleche 14 ℳ und für beste Bleche 18 ℳ.

Herr **Meier**: Pro Zentner?

Herr **Braetsch**: Ja!

Herr **v. Schloer**: Würden Sie dann vielleicht die höchsten Preise angeben?

Herr **Braetsch**: Der höchste Preis ist eingetreten im August 1872, da hat der Preis für gewöhnliches Stabeisen auf 19 ℳ, für nächst bessere Qualität 19,50 ℳ, für beste 24,50 ℳ betragen, für gewöhnliche Bleche 21,50 ℳ, für Kesselbleche 22,50 ℳ, für Feinkorn- oder Bestbleche 26 ℳ. Im Jahre 1869 wurden Schmiedestücke noch nicht angefertigt, es geschah dies aber später in den Jahren 1871/1872 und haben zu der Zeit, als die Preise am höchsten standen 26 ℳ für den Zentner gekostet. Der allmähliche Rückgang ist zu konstatiren vom 1. Januar 1874. Der niedrigste Stand ist zur Jetztzeit und er ist 7 ℳ für gewöhnliches Stabeisen, 7,50 ℳ Bestzugeisen, 9,50 ℳ für Best- und Feinkorn, 10 ℳ für gewöhnliche Bleche, 11 ℳ für Kesselbleche, 13,50 ℳ für Bestbleche und für Schmiedestücke 20 ℳ.

Herr **Stumm**: Wenn wir diese Verkaufspreise mit einander vergleichen wollen, können wir da annehmen, daß die Rabatte in all den Jahren genau in derselben Weise gewährt worden sind?

Herr **Braetsch**: Nein, in Bezug auf Rabatte ist man in neuerer Zeit liberaler geworden. In früherer Zeit sind Rabatte für viel größere Quantitäten gewährt worden und es hat kein Rabattsatz von 4 pCt. bestanden, sondern nur ein solcher von 5 und von 6 pCt.

Herr **Meier**: Von wann hat man begonnen weiter zu gehen?

Herr **Braetsch**: Genau kann ich es nicht sagen, aber ich glaube seit Anfang des vorigen Jahres, indessen kann ich dafür durchaus nicht einstehen.

Frage 4:

> Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Es werden nur verschiedene Preise für Inland und Ausland gestellt, für größere und kleinere Abnehmer gestalten sich die Preise durch Rabattvergütung verschieden.

Herr **Meier**: Verkaufen Sie Ihre Bleche nach England?

Herr **Braetsch**: Auch dasselbe wird sich aus der Zusammenstellung ergeben.

Herr **v. Schloer**: Aber Sie wollen nicht angeben, welche Differenz zwischen den Preisen für das Inland und Ausland besteht?

Herr **Braetsch**: Die Preisdifferenz ist 1 ℳ pro Ctr. das würde im Durchschnitt anzunehmen sein.

Herr **v. Schloer**: 1 ℳ billiger für das Ausland?

Herr **Braetsch**: Nein, theurer für das Ausland. Ich verkaufe an das Ausland nicht billiger, ich habe keine Veranlassung dazu, im Gegentheil, ich muß ein Aequivalent haben für das Risiko, welches besteht hinsichtlich der Geldeingänge.

Herr **v. Schloer**: Sie werden uns vielleicht später darüber Aufklärung geben, welche Quantitäten Sie etwa von Ihren Produkten an das Ausland verkaufen?

Frage 5:

Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

Herr **Braetsch**: Ist schon beantwortet. Bei Ausländern ist die höhere Preisstellung durch das Risiko in Bezug auf eingehende Zahlung motivirt, bei den kleineren Abnehmern durch das allgemeine Geschäftsprinzip der Bevorzugung der größeren Abnehmer, welche die Massenproduktion unterstützen.

Frage 6:

Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

Da ist mir nur im Allgemeinen bekannt, daß Middlesborough gegenwärtig etwa mit 5 und 10 s. die Tonne gewöhnliches Stabeisen verkauft, Gießerei-Roheisen 44—46. In Wales sind die Preise für Stabeisen dieselben etwa auch 5 und 10 s.

Von Belgien sind mir folgende Preise pro 100 kg. bekannt geworden: für gewöhnliches Stabeisen 11—12 Frcs., für die bessere Qualität 12—13 Frcs. und die beste 100 kg mit 13—14 Frcs.

Herr **v. Schloer**: Bei einem Gewichte von 100 km.

Herr **Braetsch**: Ja, Winkeleisen 13—$13^1/_2$, Träger 12, Bleche 2. Qualität $16^1/_2$—$17^1/_2$, Bleche 3. Qualität $18^1/_2$ bis $19^1/_2$, Bleche 4. Qualität $26^1/_2$—$27^1/_2$ Frcs.

Herr **Stumm**: Das sind alles keine Qualitäten, die den Ihrigen entsprechen? Für uns würde es von wesentlichem Interesse sein, die Preise des Auslandes kennen zu lernen für die Sorten, welche den Qualitäten entsprechen, mit denen Sie konkurriren?

Herr **Braetsch**: Ich kenne sie nicht.

Herr **Stumm**: Können Sie belgisches Eisen Nr. 1 in Zusammenhang stellen mit Ihrer Qualität, die Sie zu 140 *M.* verkaufen, oder die belgischen Bleche mit denjenigen Qualitätsblechen, die Sie nach England verschicken?

Herr **Braetsch**: Ich habe nicht Gelegenheit gehabt, mit der Qualität bekannt zu werden.

Herr **Stumm**: Aber doch mit den Preisen derjenigen Qualitäten, z. B. in England, bekannt zu werden, mit denen Sie konkurriren?

Herr **Braetsch**: Zur Zeit auch nicht, das ist nur für Bestbleche der Fall, für englische Bleche ist mir die Fühlung nach und nach verloren gegangen. Man bekommt keine zuverlässigen Preislisten mehr. Ich habe auch kein Interesse daran, darnach zu forschen, ich bin zufrieden mit dem erreichten bescheidenen Resultate.

Herr **Meier**: Ihre Bleche konkurriren wohl mit Lowmoorblechen?

Herr **Stumm**: Konkurrirt das englische Material auch auf dem deutschen Markt mit Ihren Blechen?

Herr **Braetsch**: In neuerer Zeit nicht mehr. Soviel ich gehört habe, kommen auf den deutschen Privatwerften englische Bleche nur noch zum Bau von Privatschiffskörpern in Betracht. Doch giebt es immer noch einzelne Besitzer von Schiffen, die bei Anschaffung von Schiffskesseln ausdrücklich englische Lowmoorbleche vorschreiben, weil sie den deutschen Ersatz dafür nicht kennen, und die ausführenden Fabrikanten haben gar kein Interesse daran, noch ein anderes Material zu empfehlen, sie schützen sich in Bezug auf ihre Verantwortlichkeit ganz und gar durch den Auftrag, der ihnen geworden ist. Ich habe diesen Modus vielfach in Hamburg und Bremen auf den Werften gefunden. Es ist für den ausführenden Schiffsbauer geschäftlich immerhin angenehm, auf diese Weise von einer Garantie entbunden zu sein.

Herr **Meier**: Gehen Ihre Bleche auch nach Südamerika?

Herr **Braetsch**: Durch Bremen ist ein Posten versuchsweise hingegangen, es ist aber noch kein Resultat da.

Herr **Meier**: Soviel ich gehört habe, ist der Versuch sehr gut ausgefallen.

Herr **Braetsch**: Ich bin vor etwa vier Wochen in Bremen gewesen, es war aber damals noch keine Nachricht eingetroffen.

Herr **v. Schloer**: Wir kommen auf den Gegenstand später zurück, wenn die Herren damit einverstanden sind.

Frage 7:

Verkauft das Ausland für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt, und in welchem Verhältniß und aus welchen Gründen geschieht dies?

Herr **Braetsch**: Soweit meine Wahrnehmungen reichen ganz nach Lage der Geschäfte und dem augenblicklichen Interesse. Im Allgemeinen wird ja nach Kalkulationspreisen nicht verkauft, die Gründe für die Preise sind sehr verschiedener Natur. Wenn es sich darum handelt, einen Posten Eisen verkaufen zu können, um baares Geld in die Hände zu bekommen, dann wird auch ohne Rücksicht auf den Preis verkauft. Das Ausland hat ja auch seine besonderen Gründe, aber daß nicht nach einem bestimmten und namentlich nicht nach einem einheitlichen Prinzip verfahren wird, ist sicher.

Herr **v. Schloer**: Wir würden zum nächsten Kapitel übergehen:

e. Kreditverhältnisse.

Frage 1:

Finden die Werke Ihres Distriktes Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Es versteht sich von selber, daß wir diese Fragen nicht auf Ihre Verhältnisse beziehen können, sondern auf die Werke, die in Ihrem Distrikte liegen.

Herr **Braetsch**: Soviel mir bekannt, befindet sich der allergrößte Theil der oberschlesischen Werke im Besitze eigenen Betriebskapitals. Es sind vielleicht nur zwei, die mit Banquierkredit arbeiten, vielleicht auch nur eins, so genau habe ich in die Verhältnisse nicht eindringen können, aber es sind in dieser Beziehung unsere Verhältnisse in Oberschlesien ganz erfreulicher Natur, es arbeitet bis auf diese zwei keines mit Banquierkredit, jedes Werk hat sein eigenes Betriebskapital.

Frage 2:

Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

Unter Umständen 7—8 pCt. bei Sicherstellung durch Accepte. Es kommt sehr auf die Bonität des Dahrlehnsuchenden an.

Frage 3:

Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde?

Die Regel ist in Oberschlesien die, daß die im Laufe des Monats bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate vierzehn Tage später mit Nettokasse bezahlt werden. Eine Ausnahme machen Abschlüsse auf größere Roheisenlieferungen, welche besonders vereinbart werden. Beim Verkauf unserer Fabrikate wird den größeren Abnehmern ein dreimonatlicher Kredit bewilligt, welcher unter Umständen durch Accept sicher gestellt wird, bei Comptantzahlungen wird den größeren Abnehmern der Bankdiskont der deutschen Reichsbank auf 3 Monate bewilligt, bei kleineren Abnehmern wird auf Comptantzahlungen gesehen.

Frage 4:

Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt?

Der Giroverkehr bietet einen sehr bequemen und einfachen Weg für Geldüberweisungen und verleiht dem Geldverkehr eine recht willkommene Beweglichkeit. Andererseits kann ich nicht unerwähnt lassen — ich bin im Zweifel darüber, ob daß nur eine lokale Kalamität ist, oder ob sie allgemein existirt: es ist jetzt sehr schwierig, Zahlgeld zu bekommen, d. h. den nöthigen Bedarf an kleinen Münzen zu den Lohnzahlungen. Ich habe leider die Erfahrung machen müssen, daß die Reichsbankstelle in Gleiwitz in Beschaffung solcher kleinen Münzen nicht sehr entgegenkommend ist. Wir haben immer Schwierigkeiten damit. Es ist für ein Werk in einer gewissen Abgeschiedenheit auf dem Lande nicht nur sehr unangenehm, wenn wegen Beschaffung des Kleingeldes erst nach allen Richtungen herumgefahren werden muß, sondern es erfordert dies mitunter Opfer, denn es gibt Leute, die aus dem Wechsel größerer Banknoten ein Geschäft machen.

Herr **v. Schloer**: Sie halten es also für schwierig, die nöthige Scheidemünze zur Zahlung der Löhne zu bekommen?

Herr **Braetsch**: Ja!

Frage 5:

Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

Im Allgemeinen doch in England, Frankreich und Belgien um vieles besser, als bei uns in Deutschland. Der Zinsfuß in England steht im Durchschnitt etwa auf 2 bis 3 pCt., in Frankreich auf 3—4 pCt., in der Schweiz 4 bis $4^1/_2$ pCt., bei uns schon 5—6 pCt. Schlimmer ist es allerdings in Rußland und in Oesterreich. In Oesterreich nämlich 6—8 pCt., in Rußland 6—8 pCt., ja sogar 10 pCt. Beim Export aus Oesterreich gleicht die bessere Valuta in Deutschland den höheren Zinsfuß vollständig aus. Bei Rußland würde dasselbe stattfinden, wenn dies Land exportirte.

Herr **Schloer**: Wir würden nun zum nächsten Kapitel übergehen:

f. Einfluß der Gesetzgebung.

Die beiden Fragen dürften wohl zweckmäßig bei der Beantwortung kombinirt werden.

Frage 1:

In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?

Frage 2:

Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung u. s. w.?

Herr **Braetsch**: Ich bin weit entfernt die allgemeine deutsche Wehrpflicht irgend wie angreifen zu wollen, sie ist ja von großem nationalen Werth, aber sie stellt die deutsche Industrie gegenüber der Industrie anderer Staaten, wo sie nicht existirt, in sofern nachtheiliger, als durch die Militärpflicht die Arbeiter ja doch längere Zeit hindurch von ihrem Berufe abgezogen werden, wenigstens muß das bemerkt werden. Ebenso steht es in Bezug auf die Beschäftigung der jugendlichen Arbeiter nicht, daß dergleichen Bestimmungen existiren, welche die Beschäftigung der jugendlichen Arbeiter einschränken, aber die deutsche Industrie steht, insoweit sie auf die Beschäftigung der jugendlichen Arbeiter angewiesen ist, unbedingt schlechter wie die Industrie anderer Länder, in denen den jugendlichen Arbeitern eine solche Sorgfalt nicht gewidmet wird.

Vor Allem darf wohl nicht unerwähnt bleiben der Zollschutz, den mit Ausnahme von England die übrigen industriellen Länder in gesetzlich garantirter Form genießen. Es ist dadurch den Industrien anderer Länder doch wenigstens ein gewisses Absatzgebiet gesichert und zwar das heimische Absatzgebiet in einem gewissen Grade, während uns der leider nicht sicher ist.

Ein Vorzug Frankreichs liegt in seinem volkswirthschaftlichen Senate, welchem jedes volkswirthschaftliche Gesetz vor seiner Vorlage zur Begutachtung vorgelegt werden muß.

Auch in Bezug auf Patente hat die französische Gesetzgebung vor der deutschen einen Vorzug und zwar insofern, als die Patente, welche ertheilt werden, auch im Inlande ausgeführt werden müssen, während die Patente, welche in Deutschland ertheilt werden, überall ausgeführt werden können. Dadurch wird der deutschen Arbeit Beschäftigung entzogen, und jedenfalls ist dies für die inländische Industrie zu beklagen.

Hinsichtlich der Gewerbegesetzgebung beklage ich die bisherige unbeschränkte Konzessionirung der Schankstätten, die so demoralisirend wirken; hoffentlich wird dies in Zukunft besser.

Herr **v. Schloer**: Sind in Ihrer Industrie jugendliche Arbeiter in nahmhafter Zahl beschäftigt?

Herr **Braetsch**: Knaben von etwa 14 Jahren ab, die als Lehrlinge eintreten, werden nach neueren Bestimmungen auch dazu gerechnet. Wenn sie die Schule verlassen, werden sie als Anfänger im Werk beschäftigt.

Herr **v. Schloer**: Wir würden zum nächsten Kapitel übergehen:

g. Allgemeine Lage.

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Herr **Braetsch**: Nein, leider nicht. Ich kann anführen, daß von 17 Holzkohlenöfen, die vorhanden, nur 7 im Betriebe sind, von 53 Koksöfen 26, von 326 Puddelöfen 285.

Einzelne Werke, wie z. B. das Walzwerk Hoffnungshütte, liegen ganz kalt, Walzwerk Paruschowitz bis auf die Blechwalzerei. Borsigwerk hat von 4 Hochöfen nur einen in Betrieb. Ich möchte indessen darauf aufmerksam machen, daß dies so schlimm nicht zu nehmen ist: es war die Kaltlegung der andern Oefen erforderlich bis auf einen, weil bei der rückgängigen Konjunktur mit der theuren Maßregel des Kaltlegens nicht gleich vorgegangen wurde. Man hatte gehofft, daß die Konjunktur sich erholen würde, und es haben sich in Folge dessen Roheisenvorräthe aufgesammelt. Erst als man die Ueberzeugung gewann, daß auf nichts mehr zu hoffen sei, ist der Ofenbetrieb weiter eingeschränkt worden. Die Roheisenvorräthe reichen etwa bis Ende dieses Jahres, es wird also Anfang des nächsten Jahres noch ein zweiter Ofen in Betrieb gesetzt werden und die Roheisenproduktion zweier Oefen wird dem Eisenbedürfnisse der Walzwerke etwa entsprechen.

Von 16 Schweißöfen im Hammerwerk liegen 8, bei der Blechwalzerei sind von 6 Schweißöfen 3 kalt, von 6 Schweißöfen bei den Grobeisenstraßen sind nur 2, ausnahmsweise mitunter 3, und bei der Feineisenwalze von 2 Oefen nur einer im Betriebe, das Bandagenwalzwerk ist seit 2 Monaten gar nicht beschäftigt, hat auch keine Aussicht dazu.

Herr **Huber**: Waren früher alle diese Werke, die Sie angeführt haben, im Betriebe?

Herr **Braetsch**: Ja!

Aus welcher Zeit datiren diese Werke? aus neuerer oder älterer Zeit?

Herr **Bractsch**: Die Hochöfen datiren alle aus früherer Zeit, der Hochofenbetrieb ist erheblich in Oberschlesien nicht erweitert worden.

Herr **Huber**: Und die andern Werke?

Herr **Bractsch**: Das sind neuere Werke, namentlich die Walzwerke. Das wollte ich noch meinem Berichte hinzufügen: die Walzwerke, welche in der glücklichen Lage sind, sich das Roheisen billig kaufen zu können und die nur für Handelseisen eingerichtet sind, sind ziemlich beschäftigt mit allen ihren Einrichtungen. Sie sind von allen übrigen bevorzugt, indem sie für den kleinen Gewerbebetrieb Stabeisen und feine Bleche fabriziren. Darunter ist eins ganz neu, die Bismarckhütte, welche für ihre Fabrikation ausgezeichnet eingerichtet ist, und restaurirt ist die Bailbonhütte, die zu den Walzwerken aus früherer Zeit gehört, aber nie so leistungsfähig war, wie in neuerer Zeit durch die neuen Einrichtungen, die sie bekommen hat.

Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen sie?

Darüber lassen sich mit Ausschluß von Borsigwerk zuverlässige Angaben nicht machen. Hinweisen kann ich nur darauf, daß Laurahütte für das letzte Geschäftsjahr 2 pCt. Dividende gezahlt hat, wobei notorisch ist, daß diese 2 pCt. nicht aus der Eisen- und Stahlfabrikation erwirthschaftet sind, sondern von den Kohlengruben herrühren.

Herr **v. Schloer**: Hat die Laurahütte diese 2 pCt. ausschließlich aus der Kohlenindustrie erworben, oder wie stellt sich das Ergebniß ihrer sonstigen eisenindustriellen Einrichtungen gegenüber dem finanziellen Ergebniß der Kohlenwerke?

Herr **Bractsch**: Ich glaube, daß diese 2 pCt. nur aus den Kohlengruben geflossen sind und daß von dem Ertrag der Kohlengruben noch bei der Eisenfabrikation hat zugelegt werden müssen.

Herr **Stumm**: Ich hoffe, darüber wird uns Herr Richter noch Mittheilung machen, aber ich meine: wie stehen die Rentabilitätsverhältnisse in diesem Augenblicke?

Herr **Bractsch**: Für die ganze Zeit des Bestehens?

Herr **Stumm**: Es ist die Frage, die ich schon früher erörtert habe: wie stellt sich sowohl für Ihr Werk wie für die übrige schlesische Industrie die Sache, wenn man die heutigen Selbstkostenpreise der Materialien rechnet und mit den Verkaufspreisen vergleicht? Unter den heutigen Selbstkosten- und Verkaufspreisen verstehe ich natürlich auch solche, die auf Abschlüsse pro 1879 schon basirt sind. Es ist doch die Rentabilität voraussichtlich in dem nächsten Jahre bei sonst gleich bleibenden Verhältnissen eine größere oder geringere als die, die Sie uns für die Vergangenheit angegeben haben. Die Frage steht so allgemein, welche Rentabilität erzielen die Etablissements? Sie bezieht sich also nicht blos auf die Jahre 1873—1877, sondern auch auf die Rentabilität des Jahres 1878/79 oder wenigstens des laufenden Kalenderjahres.

Herr **Schloer**: Mir scheint die Sache so zu liegen. Die Frage 2 steht meines Erachtens im Zusammenhange mit der Frage 1 und hier heißt es — „Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte vollauf beschäftigt" und dann: „welche Rentabilität erzielen sie?" Ich hatte die Frage so aufgefaßt, daß die Rentabilität sich auf den gegenwärtigen Augenblick bezieht, denn es kommt dann die Frage: „Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?" Bei dieser Frage ist Anlaß gegeben, die Entwickelung der Rentabilität der Werke von 1869 bis jetzt darzulegen.

Was die Zukunft anlangt, so scheint mir doch ein sicherer Anhaltepunkt im Allgemeinen nicht vorzuliegen. Nach den Aeußerungen, die der Herr Sachverständige gemacht haben, wird ja Ihr Werk in der Lage sein, im nächsten Jahre um 6 ℳ pro Tonne das Roheisen wohlfeiler zu produziren als jetzt. Wenn Sie uns Anhaltepunkte geben, die den Schluß zulassen, ob andere Werke in der gleichen oder in einer ungünstigeren Lage sind, als Ihr Werk so wäre das in hohem Grade dankenswerth.

Herr **Bractsch**: Ich glaube nicht, daß sich für die andern Werke dem heutigen Stande gegenüber für die Zukunft etwas ändern wird, denn es sind die Preise für den Verkauf der Fabrikate und Rohstoffe auf einem Standpunkt angekommen, der nicht mehr niedriger werden kann. Ein Aufschwung läßt sich kaum annehmen, ich hoffe nicht darauf und kann nicht annehmen, daß für das nächste Jahr die Verhältnisse sich besser gestalten werden.

Herr **Stumm**: Sind Sie das einzige Werk Oberschlesiens, welches diese erhebliche Differenz in den Selbstkosten im nächsten Jahre dadurch erzielen wird, daß Sie die billigeren Backkoks verwenden; gegenüber den theuren mageren Koks würde diese Differenz von 6 ℳ pro Tonne Roheisen also 10 ℳ pro Tonne Stabeisen auf Ihr eigenes Werk beschränkt sein, oder wird man annehmen können, daß auch andere Werke in einem ähnlichen Umwandlungsprozeß begriffen sind und in Folge dessen ihre Selbstkosten im nächsten Jahre ebenso erheblich ermäßigen können?

Herr **Bractsch**: Ich glaube das letztere nicht. Der Umstand, daß das Borsigwerk in die Lage gekommen ist, sich so billige Koks anzuschaffen, ist ein rein zufälliger. Die Gelegenheit dazu ist bisher nicht geboten gewesen. Ich habe die Koks für 51 ₰ von der benachbarten Donnersmarckhütte gekauft. Ich habe in früheren Jahren mit dem Kokseinkauf bei diesem Werke nie ankommen können. Man hätte mir gern Koks verkauft, man ließ sich aber nie länger als auf 3 Monate hin binden und auf 3 Monate hin kann ich keinen Ofenbetrieb einleiten. Ich kann, wenn beispielsweise im März der Ofenbetrieb anfängt, nicht gleichzeitig auch Sorge darum haben, wo ich die Koks drei Monate später hernehmen soll. Auf solche Gefahr kann man keinen Hochofenbetrieb gründen. In neuerer Zeit ist man entgegenkommender geworden. Man hat mir die Koks zu 51 ₰ auf das ganze Jahr 1879 verkauft und zwar ein Quantum, welches die Produktion für einen Ofen sichert; wenn ich einen größeren Betrieb hätte, würde ich den weiteren Koksbedarf schon wieder bei einer entfernter belegenen Bezugsquelle suchen müssen. Die Donnersmarckhütte ist uns benachbart, sie kann den Koks für 5 ₰ bis nach Borsigwerk frachten, außerdem ist der Umstand in Betracht zu ziehen, daß ihre Kohlengrube keine direkte Eisenbahnverbindung hat, sondern daß sie 2 ₰ pro Zentner für die Abfuhr der Kohlen nach der nächsten Eisenbahnstation zahlen muß; diese 2 ₰ werden beim Koksverkauf erspart. Kurz, Donnersmarckhütte ist zu der Einsicht gekommen, daß Borsigwerk ein sehr natürlicher Kohlenabnehmer für sie ist, und zwar Abnehmer von Kohle in Form von Koks. Sie ist dadurch die Sorge für Unterbringung von 600 000 Ctr. Kleinkohle losgeworden und die Sorge, ob die Gelder dafür auch eingehen werden.

So ist Borsigwerk allein in der Lage gewesen, dieses Geschäft zu machen; ich hatte bemerkt, daß ich das übrige Quantum von 150 000 Ctr. Koks mit 54 ₰ gekauft habe. Diese Vertheuerung um 3 ₰ basirt in der weiteren Anfuhr. Ich muß auch hier bemerken, daß mir in diesem ganz außerordentliche Konzessionen gemacht worden sind, denn die Differenz in den Anfuhrkosten zwischen Donnersmarckhütte und der zweiten Bezugsquelle besteht eigentlich auch in 5 ₰. Ich habe zufällig Gelegenheit gehabt, in Bezug auf die Abschlüsse anderer Werke, zu erfahren, daß dieselben für nächstes Jahr folgende Preise bezahlen müssen, und zwar die Laurahütte

59 ₰, welche gegenwärtig auch wohl 64 ₰ wird zahlen müssen; die Moritzhütte 62 ₰ in 1879 loko Betriebsstätte, Friedenshütte 58 ₰.

Herr **Meier**: Sie sind nicht in der Lage, uns über die Rentabilität der Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Bezirke näheren Aufschluß geben zu können?

Herr **Braetsch**: Nein, ich habe bei einer der ersten Fragen bereits bemerkt, daß diejenigen Walzwerke, welche in der Lage sind, sich billiges Roheisen kaufen zu können, und auch billige Kohlen, wohl mit unerheblichem Nachtheile arbeiten. Bezüglich Borsigwerk habe ich hier eine Zusammenstellung, welche die Betriebsergebnisse von 1869 bis incl. 1877 aufführt.

Im Jahre 1869 hat das Hochofenwerk einen Gewinn von 109 067 ℳ, das Walzwerk einen solchen von 188 111 ℳ erzielt. 1870 die Hochofenanlage 156 000 ℳ, bei den Walzwerken 213 000 ℳ, im Jahre 1871: Hochofenwerke 26 000 ℳ, Walzwerke 299 000 ℳ 1872: Hochöfen 339 000 ℳ Walzwerk 594 000 ℳ 1873: Hochöfen 348 000 ℳ, Walzwerk 364 000 ℳ und das Stahlwerk, welches in jenem Jahre in Betrieb kam, 46 000 ℳ 1874: Hochofenwerk 198 000 ℳ, beim Walzwerk, tritt dagegen hier schon ein Verlust ein, und zwar von 157 000 ℳ, beim Stahlwerk desgleichen von 27 000 ℳ, seit 1875 erstreckt sich der Verlust auf jede Betriebsbranche und zwar beim Hochofenwerk mit 8 000 ℳ, Walzwerk mit 107 000 ℳ, Stahlwerk mit 15 000 ℳ; 1876: Hochofenwerk 124 000 ℳ Walzwerk 190 000 ℳ, Stahlwerk 7 900 ℳ; 1877: Hochofenwerk 129 000 ℳ, Walzwerk 347 000 ℳ, Stahlwerk 62 000 ℳ

Rentabilität des Borsigwerks.

Im Jahre.	Hochofenwerk:				Walzwerk:				Stahlwerk:			
	Gewinn.		Verlust.		Gewinn.		Verlust.		Gewinn.		Verlust.	
	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
1869	109 067	56	—	—	188 111	59	—	—	—	—	—	—
1870	156 070	51	—	—	213 403	16	—	—	—	—	—	—
1871	26 339	36	—	—	299 160	95	—	—	—	—	—	—
1872	339 255	31	—	—	594 174	69	—	—	—	—	—	—
1873	348 642	89	—	—	364 109	33	—		46 814	63	—	—
1874	198 499	46	—	—	—	—	**157 523**	**32**	—	—	**27 366**	**72**
1875	—	—	**8 332**	**30**	—	—	**107 229**	**91**	—	—	**15 466**	**85**
1876	—	—	**124 820**	**54**	—	—	**190 934**	**54**	—	—	**7 920**	**79**
1877	—	—	**129 692**	**10**	—	—	**347 292**	**66**	—	—	**62 193**	**27**

Herr **Stumm**: Sind in diesen Verlusten überall die Abschreibungen enthalten?

Herr **Braetsch**: Ja, auch die Zinsen von 5 pCt. sind eingeschlossen.

Herr **Stumm**: Sie haben nicht eine Berechnung angestellt, in welcher Weise sich die Sache stellt, wenn man die Amortisation und Verzinsung ganz bei Seite lassen würde.

Herr **Braetsch**: Bei vielen würde noch ein kleiner Gewinn sich herausstellen, soweit mir aus den Abschlüssen im Gedächtniß ist. Ich hätte sie vorlegen können, wenn ich gewußt hätte, daß sie von Interesse sind.

Herr **Stumm**: Das wäre von größtem Interesse gewesen, wir haben zunächst Anspruch auf die Ermittelung der nackten Verluste.

Herr **v. Schloer**: Damit würde Frage 3 erledigt sein, wir gehen über zu

Frage 4:

> Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Herr **Braetsch**: Die Frage wird sich nur indirekt beantworten lassen. Ich bin nämlich der Meinung, daß, wenn erwogen wird, daß im Jahr 1873 die Werke den inländischen Bedarf nicht zu decken vermochten und seit 1873 erheblich nicht erweitert worden sind, daß da weniger von einer absoluten Ueberproduktion, als vielmehr von einer bedeutend zurückgegangenen Konsumtion die Rede sein kann Es läßt sich das durch einige Zahlen nachweisen. Ich habe folgende Zusammenstellung gemacht in Bezug auf England und Belgien: Es hat z. B. in Deutschland die Eisenproduktion pro Kopf betragen im Jahre 1873: 110 Pfd., der Eisenverbrauch 144 Pfd.; im Jahre 1874: Produktion 93 Pfd., Verbrauch 104 Pfd.; 1875: Produktion 95 Pfd., Verbrauch 95 bis 96 Pfd.; 1876: Produktion 87 Pfd., Verbrauch 83 Pfd; 1877 nach Aufhebung der Zölle: Produktion 91 Pfd., Verbrauch 79 Pfd. Es darf nicht unbemerkt gelassen werden, daß hinzugetreten ist Elsaß-Lothringen mit einer Produktion, welche die eigene Konsumtion weit überholt. In England haben sich diese Zahlen folgendermaßen gestaltet:

1873:	Produktion	406	pro	Kopf;	Verbrauch	126.
1874:	„	370	„	„	„	166.
1875:	„	394	„	„	„	214.
1876:	„	406	„	„	„	254.
1877:	„	402	„	„	„	236.

Für Belgien war es nur möglich, ähnliche Ziffern aus den Jahren 1875 und 1876 zu ermitteln. In Bezug auf die übrigen Jahre hat mir das Material gefehlt. Da stellt sich für 1875 die Produktion auf 202 Pfund, der Verbrauch 134 Pfund; 1876: 181, — 128 Pfund pro Kopf. Wir sehen hier, daß das Verhältniß in den konkurrirenden Ländern ein anderes, daß dort die Ueberproduktion liegt. Für diese bietet allerdings Deutschland mit seinen offenen Grenzen ein sehr bequemes Absatzgebiet.

II.

Wirkung der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markte.

Frage 1:

Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Die ausländische Konkurrenz macht sich sehr fühlbar, z. B. mit Roheisen. Roheisen ist fast nicht zurückzuhalten, es muß durch verlustbringende Preise dieser Konkurrenz möglichst das Gleichgewicht geboten werden. Es ist das aber auch bei den einzelnen Fabrikaten, z. B. bei den gewöhnlichen Schmiedeisenplatten nicht möglich; ich habe z. B. in Hamburg gewöhnliche englische Schiffsplatten im Preise von 2 Thaler den Zentner gefunden. Es ist unmöglich, dieselben für einen solchen Preis von Deutschland dorthin zu bringen.

Herr **Huber**: Konkurriren Sie auch an den Ostseehäfen mit deutschen Fabrikaten, die über Belgien oder Holland nach den Ostseehäfen gegangen sind?

Herr **Bractsch**: Auch. Man findet das westfälische Fabrikat z. B. in Danzig; auf der Werft der deutschen Marine werden deutsche Platten verarbeitet, mit denen Borsigwerk dort konkurrirt.

Frage 2:

Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

Ja, namentlich auf den Konsumtionsstätten, die durch die Wasserwege zugänglich sind. Borsigwerk ist dabei selbst nicht betheiligt.

Frage 3:

Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Ja, bei einzelnen Artikeln, z. B. die verschiedenen Sorten von Werkzeugstahl, welcher in Deutschland wenig fabrizirt wird. Er wird hauptsächlich bezogen aus Steyermark, England oder Schweden. Dann wird Gießereiroheisen eingeführt, nicht etwa weil man die Qualität dieses Eisens hier in Deutschland nicht herzustellen vermochte, sondern weil es des Preises wegen nicht möglich ist. Außerdem kommt es vor, daß aus Vorurtheil auch schwedisches Stabeisen eingeführt wird.

Herr **v. Schlover**: Es ist von anderen Sachverständigen behauptet worden, daß die Einfuhr schwedischen Eisens ganz unumgänglich sei. Es habe das schwedische Eisen eine Qualität, welche dasselbe im Betriebe der Landwirthschaft nahezu unentbehrlich erscheinen lasse; es unterliege viel weniger Brüchen und die Reparatur der betreffenden Werkzeuge wäre bei schwedischem Eisen unendlich viel leichter, als wenn solche Werkzeuge aus schlesischem Eisen gemacht wären. Möchten Sie mittheilen, ob diese Ausstellungen an der Qualität Ihres schlesischen Eisens begründet sind oder nicht?

Herr **Bractsch**: Ich halte das für reine Illusion. Man soll für ein gutes deutsches Fabrikat nur den Preis des schwedischen Fabrikats anlegen und man ist vollkommen in der Lage, Ersatz zu bieten, es fehlt dazu weder an der nöthigen Intelligenz noch am Material Vor Jahresfrist wurde ein Quantum von 25 000 Ctr. Hufnageleisen von schwedischer Qualität ausgeschrieben für ein hiesiges Haus. Ich habe mich bei der Konkurrenz betheiligt und bei der Preisstellung mich zunächst über den Preis für schwedisches Eisen informirt. Es war nicht daran zu denken, auch nur einen dem schwedischen irgend annähernden Preis zu erzielen.

Herr **v. Schlover**: Also Sie glauben, daß auch Hufnageleisen in ganz gleicher Qualität in Deutschland hergestellt werden kann, wie es aus Schweden bezogen wird?

Herr **Bractsch**: Ja!

Herr **Huber**: Ist Ihnen bekannt, ob die Militärverwaltung schwedisches Eisen verlangt?

Herr **Bractsch**: Nein, in neuerer Zeit wohl nicht.

Frage 4:

Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

Ja, je nach der Höhe dieser Zölle unter allen Umständen.

Frage 5:

Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise:

Insoweit als durch entsprechend niedrige Preise die Konkurrenz bekämpft werden muß, theilweise auch durch hohe Ein angszölle und ungünstige Valutenverhältnisse einzelner Nachbarstaaten.

Herr **Huber**: Influirt nicht auch Oesterreich auf den deutschen Markt mit seinen Fabrikaten?

Herr **Bractsch**: Ja, es ist bekannt, daß das Walzwerk in Teplitz in Böhmen vor 2 Jahren die deutschen Offerten auf Schienen bei der Anhalter Bahn bedeutend unterboten hat und daß dem Teplitzer Werk auch Zuschlag ertheilt worden ist.

Herr **Huber**: Glauben Sie, daß Oesterreich in Ihren Artikeln größere Einfuhr nach Deutschland hat oder Deutschland nach Oesterreich?

Herr **Bractsch**: In neuerer Zeit ist die Einfuhr nach Oesterreich beinahe ganz und gar weggefallen. In der Zeit, wo Mangel an Material in Oesterreich war, im Anfang der 70er Jahre, sind große Quantitäten Roheisen nach Oesterreich verkauft. Der ganze Distrikt um Mährisch-Oesterreich herum ist mit oberschlesischem Roheisen versorgt worden. Als die Konjunktur dort rückgängig wurde, hat man es für nützlicher gehalten, statt Roheisen, Rohschienen einzuführen und man hat es bewerkstelligt, daß die Rohschienen nur den Zollsatz für Roheisen entrichteten. Jetzt hat man ohne Weiteres in Oesterreich diese Begünstigung weggestrichen und seit der Zeit — darüber möchte Jahr und Tag dahin gegangen sein — ist die Einfuhr von Oberschlesien nach Oesterreich sehr unbedeutend.

Frage 6:

Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Leider macht sich diese Konkurrenz sehr weit binnenwärts geltend. Ich habe bereits angeführt, daß englisches Gießereiroheisen bis Kattowitz hin sich verirrt hat. Auch sind in Breslau englische Fabrikate verwendet worden, z. B. schmiedeiserne Platten für Eisenbahnweichen. Es wird England namentlich begünstigt durch die billige Wasserfracht; die Grenzen bilden die Plätze Bremen, Hamburg, Magdeburg, Berlin, Stettin, Rostock, Danzig, Elbing, Königsberg, Breslau.

Frage 7:

Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

Für Qualitätsfabrikate müssen die Preise den Auslandspreisen gegenüber mindestens um die Frachtdifferenz, wenn

nicht niedriger, gehalten werden; in gewöhnlichen Qualitäten ist eine Konkurrenz für Borsigwerk trotzdem nicht möglich.

Frage 8:

Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

Für Borsigwerk allerdings um Vieles günstiger bei dem größeren Bedarf und unter dem Schutze der Eingangszölle. Außerdem absorbirte der vollauf beschäftigte eigene Maschinenbau in Berlin und Moabit allein ca. 50 pCt. der Fabrikationsleistung, gegenwärtig kaum 20 pCt. bei dem darniederliegenden Maschinenbau. Während die Borsig'schen Etablissements früher eine Maximalleistung von etwa 200 Lokomotiven jährlich erreichten, sind im Jahre 1877 nur 44 fertig gestellt. Dieses Jahr werden vielleicht 70 Lokomotiven gebaut werden.

Herr **Huber**: Schreiben Sie diesen Bedarf der Konkurrenz des Auslandes zu oder der verminderten Nachfrage.

Herr **Bractsch**: Der Konkurrenz kaum, aber jedenfalls dem Mangel an innerem Bedarf. Ich kann z. B. folgenden Fall anführen: Es hat im vorigen Jahre im September eine Submission stattgefunden auf der Oberschlesischen Bahn auf 35 Maschinen, und ich hatte Veranlassung, im Interesse des Borsig'schen Geschäfts mit dem Maschinendirektor der Oberschlesischen Bahn über diese Submission zu sprechen, und da versicherte er mir, die Oberschlesische Bahn brauche sehr dringend außer diesen 35 Maschinen noch 20 andere, aber aufs Allerschleunigste, weil sie in Folge Maschinenmangels in die Nothwendigkeit versetzt sei, auf den Stationen die schwersten Güterzugmaschinen als Rangirmaschinen laufen zu lassen. Ich habe mich im März dieses Jahres wiederum wegen dieser 20 Lokomotiven erkundigt, und da hieß es auf einmal, die brauchen wir nicht mehr, weil der Verkehr zurückgegangen. So weiß ich beispielsweise von der Freiburger Bahn, daß diese seit Anfang dieses Jahres 12 Lokomotiven ganz und gar außer Thätigkeit gesetzt hat, die in Folge des rückgegangenen Verkehrs nicht mehr nöthig sind. Der Maschinendirektor dieser Bahn offerirte mir damals 12 Maschinen zum Ankauf. Ich habe geglaubt, daß er mich dabei nur abfertigen wollte, aber man kann diese Maschinen heute noch in der Nähe der Werkstätten des Bahnhofes der Freiburger Bahn stehen sehen. Ich richte jedesmal, wenn ich dort vorüberfahre, meinen Blick hinaus, ob sie nicht schon wieder in Dienst gestellt sind.

Herr **Stumm**: Führen Sie den geringeren Bedarf auf den Niedergang der Eisen- und Kohlenindustrie zurück?

Herr **Bractsch**: Ich muß offen bemerken, ich finde diesen Rückgang nicht recht heraus, wenigstens haben die statistischen Zahlen speziell für Oberschlesien einen Rückgang des Verkehrs in den Bergwerksprodukten bis jetzt noch nicht gezeigt. Es entsteht die Frage, wie das mit dem Verkehr auf weitere Entfernungen hinaus ist.

Frage 9:

Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Es kommt da blos Frankreich in Betracht, es wird die Einfuhr nach Westfalen unter allen Umständen erleichtert und dadurch wird auch das Absatzgebiet der heimischen Industrie reduzirt.

Herr **Schloer**: Sie haben unter diesen Einrichtungen nicht zu leiden, Sie liegen dem betreffenden Markte zu ferne?

Herr **Bractsch**: Ja!

Herr **Huber**: Wissen Sie nicht, ob in Oesterreich eine ähnliche Exportvergütung besteht?

Herr **Bractsch**: Nein, sie sind mir nicht bekannt, dagegen wird die österreichische Industrie durch andere direkte Einflüsse sehr geschützt.

Frage 10:

Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Ach ja, die sind in vielen Richtungen vorhanden. Auch schließt die Revanchepolitik Frankreichs die deutsche Konkurrenz überall aus. Dann schützt Frankreich seine Industrie dadurch, daß es seine eigenen Werke ohne Konkurrenzausschreibung beschäftigt. Es ist ja bekannt geworden, welche großen Aufträge die französische Regierung im Laufe des Jahres an die französischen Schienenwerke gegeben hat, ohne daß die ausländische Konkurrenz sich irgend betheiligen durfte.

Frage 11:

Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt?

Ich kann einen eklatanten Fall in Bezug auf England anführen. Im vorigen Jahre wurde eine Anzahl Lokomotiven in England für das Ausland ausgeschrieben. Der Borsig'sche Lokomotivenbau wollte sich bei dieser Konkurrenz auch betheiligen und ließ sich die Bedingungen kommen. Hierbei stellte sich heraus, daß die Bedingungen gestellt waren, es dürfe nur englisches Material verbraucht werden. Die Preise für die englischen Lokomotiven sind noch immer ganz günstige, aber man kann nicht in ihren Genuß gelangen, weil dergleichen Hindernisse eingeschoben werden. Von Oesterreich weiß ich, daß sämmtliche Bahnen seitens der Regierung die Weisung haben, nur eigene Fabrikate zu benutzen. Dasselbe findet auch in Rußland statt, wo bei der größten Anzahl Eisenbahnen die Regierung eine Garantie für die Prioritäten übernommen und daher großen Einfluß hat. In Deutschland sind in neuerer Zeit, soviel mir bekannt geworden, bei Submissionen ausländische Offerten zurückgewiesen.

Frage 12:

In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Man kann ihnen eine Dauer nicht zumessen. Alle diese Verhältnisse sind durch die augenblickliche Lage herbeigeführt worden. Bekanntlich befindet sich die Industrie anderer Staaten auch nicht in einer erfreulichen Lage und hat für ihre eigene Industrie zunächst zu sorgen gesucht.

Herr **Stumm**: Sie würden also glauben, daß voraussichtlich die deutsche Industrie in Zukunft eine bessere Stellung dem Auslande gegenüber einnehmen wird, als zur Zeit?

Herr **Bractsch**: Ob das zutreffen wird, weiß ich nicht.

In früherer Zeit sind Fälle vorgekommen, wo aus Vortheil gegen das heimische Fabrikat sogar ausländisches vorgeschrieben worden ist. Es sind für die Schiffahrt immer englische Kohlen ausgeschrieben worden, in neuerer Zeit hat sich das glücklicherweise geändert. Es ist mitgetheilt worden, daß in einzelnen Fällen sogar deutsches Fabrikat von den Behörden vorgeschrieben worden ist.

Durch ein anderes Verfahren würde die Beschäftigungslosigkeit der deutschen Industrie nur noch mehr gesteigert werden.

Frage 13:

Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Ich glaube, daß das eine Kapitalmachtfrage ist. Wer sich die nöthigen Geldmittel zu seinem Betriebe mit 2 bis 3 pCt. verschaffen kann, wird ihn länger erhalten können als derjenige, welcher 5 bis 7 pCt. geben muß.

Herr **Stumm**: Sie glauben auch nicht, daß die französische Industrie heute noch sehr gute Geschäfte macht?

Herr **Braetsch**: Das vermag ich nicht zu übersehen, ich kann nur im Allgemeinen sagen, daß die französische Industrie außerordentlich durch ihre eigene Regierung bevorzugt wird und soviel mir bekannt, ist sie auch gut beschäftigt.

Frage 14:

In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Ein weiterer Abschlag der Preise würde den Verlust nur noch erhöhen müssen.

Frage 15:

Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Erhebliche Betriebsverbesserungen sind eingeführt worden, auch bezüglich der Oekonomie hat man das Aeußerste gethan, namentlich in den Feuerungsanlagen. In Oberschlesien sind überall da, wo es möglich war, an Stelle der theureren Stückkohlen die billigeren Kleinkohlen getreten, die Hochofenwerke sind durch geeignetere Winderhitzungs-Apparate verbessert worden, so daß kaum noch weitere Verbesserungen möglich sind.

Frage 16:

Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

Nach meinen Beobachtungen in der Fachliteratur ist das konkurrirende Ausland auch nicht müßig gewesen. Es sind auch neue Werke entstanden. Das neue Werk von Bolkow und Vaughan in Middlesborough in England ist mit den neuesten Einrichtungen versehen. Namentlich ist in Bezug auf Transportanstalten sehr viel geschehen, wo nur irgend möglich, ist Maschinenarbeit an die Stelle von Handarbeit getreten und der Transport durch die Fabrikstätten wird zumeist durch Maschinen bewerkstelligt.

Herr **Huber**: Glauben Sie, daß die österreichische Industrie auch dieselben Betriebsverbesserungen eingeführt hat?

Herr **Braetsch**: Ja, ich bin dort speziell bekannt, ich will zunächst das Werk in Witkowitz nennen, welches dem Baron Rothschild in Wien und den Gebrüdern Gutmann daselbst gemeinschaftlich gehört. Dasselbe ist in neuerer Zeit total umgestaltet worden. Dasselbe ist der Fall auf dem Erzherzog Albrecht'schen Werk.

Frage 17:

Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt.

Es lassen sich günstige Einflüsse nicht läugnen, man ist, durch die Noth gedrängt, rühriger und intelligenter geworden.

Frage 18:

Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Das könnte ich nicht sagen.

Frage 19:

Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Bei steigendem Bedarfe und offenen Zollgrenzen würde die Konkurrenz vermehrt werden.

III.

Die deutsche Eisenindustrie auf auswärtigem Markte und der Einfluß ausländischer Zollsätze.

Frage 1:

Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

Ja.

Frage 2:

Nach welchen Gegenden, in welchen Produkten und Quantitäten ist dies der Fall?

Bezüglich des Borsigwerks ist zu erwähnen, daß es exportirt und zwar nach Rußland, in der letzten Zeit nach Oesterreich, auch nach Holland, der Schweiz und England. Vor $1^1/_2$ Jahren ist auch eine Konsignation nach Japan gegangen, welche eine Nachbestellung zur Folge gehabt hat. Der Export nach Holland, England und Japan ist außerordentlich mühsam, und es ist zunächst das Vorurtheil der Ausländer gegen das deutsche Fabrikat zu überwinden. Im Ganzen sind doch schon recht erfreuliche Erfolge zu verzeichnen. Man muß nur beharrlich sein und nicht gleich von der ersten Zeit große Erfolge hoffen. Es ist z. B. auch in Rußland gelungen, die englischen Lowmoorfabrikate auf den russischen Eisenbahnen zu verdrängen. Ich habe mir erlaubt, eine Zusammenstellung des Exports von 1869 bis 1877 und pro 1878 aufzustellen bis zum Schluß des Oktober. Es sind die einzelnen Fabrikate aufgeführt und die Länder.

(Die hierher gehörende Tabelle siehe umstehend.)

Herr **Huber**: Geht aus der Uebersicht auch das Prozentverhältniß hervor, in welchem der Export zur Gesammtproduktion steht?

Herr **Braetsch**: Nein.

Herr **Huber**: Können Sie da irgend ein Verhältniß angeben?

Herr **Braetsch**: In diesem Jahre ist das Verhältniß allerdings ganz anders, wie in anderen Jahren, da würde der Prozentsatz für den Export viel höher stehen, als der Absatz im Inlande.

Herr **Huber**: Aber in der Regel ist es weitaus nicht der Fall?

Herr **Braetsch**: Nein.

Herr **Huber**: Haben Sie irgendwo Ihr Gesammtprodukt angegeben?

Herr **Braetsch**: Ich habe davon nichts zur Hand, aber es sind hier für dieses Jahr bis Schluß Oktober 40 000 bis 41 000 Ctr. angegeben; das werden also ungefähr 25 pCt. sein, die nach dem Auslande gegangen sind.

Herr **Huber**: Sie haben bemerkt, daß Sie nach dem Auslande theurer verkaufen als nach dem Inlande. Das sind Preise, wo Sie keine Verluste haben?

Herr **Braetsch**: Ja, ganz sicher gestellt ist man nicht. In Rußland ist es auch vorgekommen. Namentlich im vergangenen Jahre als der Krieg sich entwickelte, da entstanden Verluste durch die zurückgegangenen russischen Valuta. Das passirte unversehens bei der großen russischen Eisenbahngesellschaft dadurch, daß bereits angewiesenes Geld nicht schnell genug erhoben werden konnte, und daß die Valuta inzwischen sehr wich.

Borsigwerk exportirte:

Jahr.	Rußland.									Oesterreich.							Holland.				Schweiz.		England.		Japan.	Summa.
	Roheisen.	Schmiedeeisenabfälle.	Stabeisen.	Eisenbleche.	Bandagen.	Eisenschmiedestücke.	Stabstahl.	Stahlbleche.	Stahlschmiedestücke.	Roheisen.	Roheisengußwaaren.	Stabeisen.	Eisenbleche.	Eisenschmiedestücke.	Stabstahl.	Stahlfaçonguß.	Stabeisen.	Eisenbleche.	Bandagen.	Stabstahl.	Stabeisen.	Eisenbleche.	Stabeisen.	Eisenbleche.	Eisenbleche.	
																										kg
1869	—	—	—	—	—	—	887	—	—	20 250	—	—	33 997	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55 134
1870	—	—	—	10 501	—	—	14 000	—	—	—	1 765	12 169	35 699	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74 134
1871	—	—	4 302	4 240	—	200	11 169	—	—	—	—	15 558	33 096	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68 565
1872	—	—	29 371	21 710	—	—	—	—	—	—	—	16 619	88 119	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	155 819
1873	—	—	—	24 106	—	—	—	—	—	—	—	8 353	26 726	—	124	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59 309
1874	—	—	148 103	245 984	195 006	—	4 237	—	—	—	—	3 584	9 002	—	—	—	416	4 417	13 207	—	—	—	—	—	—	623 956
1875	—	—	1 729 980	1 137 428	555 583	—	—	—	—	—	—	3 047	10 269	581	—	—	—	3 582	—	—	—	—	—	16 183	—	3 456 653
1876	5 000	—	602 958	1 203 203	103 487	2 969	—	674	—	—	—	2 845	11 036	384	111	—	—	6 193	—	—	884	11 116	11 713	112 728	—	2 075 301
1877	—	—	726 543	1 292 010	15 421	9 992	—	—	8 266	181 000	—	10 810	37 084	9 625	802	—	705	—	2 450	8 875	—	—	—	78 967	29 850	2 412 400
1878	—	173 900	569 788	727 675	12 325	7 033	9 528	193 120	—	—	24 300	87 562	132 986	703	—	5 788	—	—	—	7 623	—	673	—	125 736	13 120	2 091 860
	5 000	173 900	3 811 045	4 666 857	881 882	20 194	39 821	193 794	8 266	201 250	26 065	160 547	418 014	11 293	1 037	5 788	1 121	14 192	15 657	16 498	884	11 789	11 713	333 614	42 970	11 073 131
	9 800 699 kg									823 994 kg							47 468 kg				12 673 kg		345 327 kg			

Herr **Huber**: Ich meine, stellen Sie Ihre Preise so, daß Sie noch etwas dabei gewinnen?

Herr **Braetsch**: Nein, bei den jetzigen Produktionskosten auch nicht, da steht man überhaupt auch vor der deutschen, englischen und belgischen Konkurrenz. Es gibt in Rußland Distrikte, in denen die belgische und englische Konkurrenz überhaupt nicht zu beseitigen ist. Das sind die durch das schwarze Meer zugänglichen Punkte, Odessa u. s. w. bis auf eine ziemliche Entfernung nach Binnenrußland hinein.

Frage 3:

In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen?

Das geht aus der Tabelle hervor.

Frage 4:

Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der dortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

Ich komme auf dieselben Momente zurück, die vorhin schon für die Begünstigung der ausländischen Konkurrenz sprachen. Es sind z. B. in neuerer Zeit in Warschau und in der Nähe der russisch-schlesischen Grenze zwei Stahlwerke entstanden, deren Unternehmen durch die russische Regierung außerordentlich unterstützt und direkt geschützt wird. Diese Werke bekommen auf eine längere Zeit hinaus eine ziemlich erhebliche Prämie auf die Fabrikation, so daß sie in wenigen Jahren ihr gesammtes Anlagekapital verdienen können.

Herr **Huber**: Haben Sie überhaupt außer England noch eine andere wesentliche Konkurrenz auf dem Weltmarkt?

Herr **Braetsch**: Nein.

Frage 5:

Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Nein. Ein Einfluß ist eingetreten durch theilweisen Verlust des heimischen Marktes. Wir würden, wenn der heimische Markt uns ganz erhalten geblieben wäre, doch eine sicherere Fabrikation haben und dadurch in die Lage kommen, die Selbstkosten ermäßigen zu können.

Frage 6:

Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden?

Durch Wiedererlangung zunächst des gesicherten heimischen Marktes.

Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Ohne Zweifel ja.

Frage 8:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Im Allgemeinen doch nicht; durch billigere Eisenbahntarife und durch Ausdehnung der Wasserstraßen würde man wohl besser gestellt sein, es kommt auch ganz darauf an, wie die Lage der Industrie ist. Liegt sie dicht vor dem Auslande, für welches eine Ausfuhr in Aussicht genommen ist, dann kann sie von der Verkehrserleichterung keinen großen Nutzen haben.

Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

Oberschlesien hat unter Nachtheilen nicht zu leiden. Davon werden nur die Nachbarstaaten Frankreichs getroffen.

Herr **Huber**: Von Belgien ist Ihnen Nichts bekannt?

Herr **Braetsch**: Nein. Ich kann hier einen Fall anführen: Ich verkaufe nämlich Schmiedeisenabfälle für die ich in der Eisenfabrikation keine passende Verwerthung habe, an das neue Stahlwerk nach Dombrowa, an der schlesisch-polnischen Grenze, und zwar zu einem Preise, der den oberschlesischen Fabrikanten den Kauf unmöglich macht. Es dürfte auch nicht unberücksichtigt bleiben, daß dieses Stahlwerk auch Hochofenbetrieb einrichten will und daß der Unternehmer auf den Bezug der oberschlesischen Koks angewiesen ist. Da die Konkurrenz derselben nun keine bedeutende ist, so würde diese Anschaffung aus Oberschlesien dazu angethan sein, die Kokspreise Oberschlesiens wahrscheinlich in die Höhe zu bringen.

IV.

Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Frage 1:

Erfordert die Forteristenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Unter allen Umständen.

Frage 2:

Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Nein, es würden dann immer noch die Differenzen bestehen bleiben, welche sich durch die Valutenverhältnisse außerordentlich fühlbar machen und die eigentlich unberechenbar sind. Wer hätte geglaubt, daß die russischen Valuta einmal einen so niedrigen Standpunkt einnehmen könnten, wie jetzt? Die Valutaverhältnisse an sich sind schon eigentliche Zollschranken.

Frage 3:

Wie hoch müssen anderenfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Es läßt sich das direkt durch Zahlen nicht nachweisen. Es werden namentlich für die Konsumtion an den verschiedenen Konsumtionspunkten die verschiedensten Interessen existiren. Man muß hier noch nach Mittelzahlen suchen, um den Fabrikanten mit dem Konsumenten quasi zu versöhnen und ihre Interressen-Kollisionen auszugleichen. Unter solchen Umständen wäre ein Roheisenzoll von $^1/_2$ *M.* pro Ctr. wünschenswerth, für Stabeisen inkl. Eisenbahnschienen $1{,}_{50}$ *M.*; für Bleche ohne Rücksicht auf das Material 2 *M.* und für unbearbeitete Schmiedewaaren ohne Rücksicht des Materials $2{,}_{50}$ pro Ctr. Eine etwaige weitere Abstufung könnte noch stattfinden.

Herr **Huber**: Was würden Sie von einem Zoll auf Eisenerz halten?

Herr **Braetsch**: Der würde die deutsche Eisenindustrie sehr empfindlich treffen, da die deutsche Stahlfabrikation zum größten Theil auf den Bezug ausländischer Eisensteine angewiesen ist. Das Borsigwerk ist freilich jetzt in der glücklichen Lage mit seinem Bedarf gedeckt zu sein, nicht aber ebenso die andern oberschlesischen und die rheinischen und westfälischen Werke.

Herr **Huber**: Werden in Ihrem Bezirke noch viele österreichische Erze bezogen?

Herr **Braetsch**: Ja, Königshütte hat einen Abschluß von 300 000 Ctr. für das Jahr 1878. In Oberschlesien kommen einzelne Brauneisensteine vor, die ein ziemlich brauchbares Stahlroheisen geben. Die oberschlesischen Erze sind aber sehr thonerdehaltig, in Folge dessen sehr hygroskopisch. Es ist da namentlich bei nasser Witterung kein ganz gesicherter Hochofenbetrieb möglich, wenn nicht eine Anreicherung durch diese ausländischen Erze eintritt, wozu die ausländischen Eisensteine verwendet werden. Es würden im Verhältniß zur Leistungsfähigkeit von Königshütte 300 000 Ctr. sehr wenig sein, dieselben werden aber nur als Zuschlagserze gebraucht, was in Westfalen wahrscheinlich anders sein wird.

Frage 4:

Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:

a) für die Eisenindustrie selbst,

b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

Herr **Braetsch**: Nachtheile lassen sich wohl nicht annehmen, dagegen würden sie insofern von Vortheil sein, als sie doch verhindern würden, daß Deutschland zum Ableiteplatz für fremde Ueberproduktion ausersehen wird. Ich gehöre nun nicht zu denjenigen Sanguinikern, die daran glauben, daß gleich gute und rentable Preise eintreten werden. Ich werde mich damit begnügen, wenn überhaupt sich nach und nach Beschäftigung entwickelt; der moralische Eindruck wird insofern ein günstiger sein, als das Kapital, welches sich jetzt so sehr passiv verhält allen Unternehmungen gegenüber, sich versucht sehen dürfte, hervorzutreten und sich wieder an neuen Unternehmungen zu betheiligen, also auf indirekte Weise die Industrie wieder zu beschäftigen. Ich verspreche mir keinen plötzlichen Erfolg davon.

Herr **Meier**: Werden nicht aber viele still liegende Werke wieder anfangen zu produziren?

Herr **Braetsch**: Ja wie will man das verhüten?

Herr **Stumm**: Ich meine doch, wenn das Kapital sich der Industrie wieder mehr zuwendet, wird die innere Konkurrenz unmittelbar vermehrt und dadurch, meine ich, werden die Preise erst recht geworfen.

Herr **Braetsch**: Weiter zurück können sie wohl nicht gehen, da handelt es sich dann um's Aufhören.

Die Frage b heißt:

„für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?"

da sage ich, Nachtheile lassen sich nicht befürchten. Das Interesse der Konsumenten ist genügend gewahrt durch innere Konkurrenz; die wird schon dafür sorgen, daß die Konsumenten, nicht höhere Preise zahlen werden. Es müßte der Aufschwung ein ganz ungeahnter und ganz unglaublicher sein. Es sind in der Leistungsfähigkeit der Werke eine Menge Kräfte frei geworden dadurch, daß der Stahl an die Stelle des Eisens getreten ist. Ich weise darauf hin, daß man früher eiserne Schienen nach vier, fünf Jahren als unbrauchbar hat weglegen müssen. Jetzt hat man Stahlschienen schon zwölf Jahre liegen und die Abnutzung ist noch nicht so erheblich, daß man an die Beseitigung denkt. Es sind dadurch sehr viele Betriebskräfte frei geworden für andere Fabrikationen, der eigene Konsum ist außerordentlich zurückgegangen und ich bin der Meinung, daß die innere Konkurrenz schon dafür sorgen wird, daß der Konsument bei diesem Schutze nicht zu kurz kommt.

Herr **Meier**: Also daß keine Steigerung der Preise eintreten wird.

Herr **Braetsch**: Unter keinen Umständen, ich glaube, da müßte ein ganz außergewöhnlicher Aufschwung eintreten, für den man jetzt gar keinen Anhalt hat.

Herr **Huber**: Worin würde der wesentliche Vortheil von Zöllen nach Ihrer Ansicht liegen?

Herr **Braetsch**: Es möchten doch nach und nach Geschäft und Verkehr sich beleben und mit dem hierdurch gesteigerten Bedürfniß die Interessen des Handels und der Transportanstalten Hand in Hand gehen. Mit zunehmender Produktion müssen Handel- und Transportverkehr sich aufschwingen. So etwa denke ich mir die weitere Entwickelung.

Herr **Huber**: Wenn die Preise aber nicht steigen?

Herr **Braetsch**: So wird muthmaßlich mehr Beschäftigung da sein und das ist ein großer Vortheil. In Westfalen und Rheinland haben sich die Werke auch gewaltig eingeschränkt; daß dadurch höhere Generalkosten eintreten, das ist ganz klar. Man würde also in Bezug auf die allgemeinen Fabrikationskosten schon günstiger gestellt sein. Ich sage, es ist doch ein Schritt zur Besserung, besser, als wenn man es bei dem gegenwärtigen Elend ließe.

Herr **Huber**: Sie glauben also, daß der Zoll eine Ermäßigung der Produktionskosten zur Folge hat?

Herr **Braetsch**: Indirekt durch bessere Beschäftigung, die hoffentlich eintreten wird.

Vorsitzender (übernimmt wieder den Vorsitz):

Frage 5:

Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Herr **Braetsch**: Da bin ich der Meinung, daß billige Verkehrsanstalten einen ganz besonderen Effekt erzielen würden. Ich gehöre zu denjenigen, die sehr für den Reichseisenbahnbetrieb gestimmt sind, vorausgesetzt nämlich, daß die Reichseisenbahnen nur ausersehen sind zu einem allgemeinen, nützlichen Institute und daß sie nicht besonders als Erwerbsquellen angesehen werden.

Es werden eine Menge Kräfte, die jetzt nothwendig sind bei der Verwaltung der verschiedenen Bahnen, doch jedenfalls frei und entbehrlich werden und dann bin ich der Meinung, daß es auch gerade nicht nothwendig ist, daß eine gewisse Kategorie von Aktionären ein Monopol auf hohe Dividenden hat, denn es läßt sich nicht leugnen, daß das Eisenbahngewerbe in gewisser Beziehung von der Regierung geschützt wird.

Ich gebe ja zu, daß es mit einer Eisenbahn-Aktienunternehmung etwas ganz anderes ist, als mit einem anderweitigen Aktienunternehmen, aber wenn man sieht, daß die Konkurrenz in den Transportanstalten geradezu ausgeschlossen ist, da, wo sie sich vielleicht einführen würde, da läßt sich nicht leugnen, daß ein gewaltiger Schutz für die Eisenbahnen gewährt wird. Ich kann anführen, daß für Oberschlesien die Freiburger Bahn ihre Linien ausdehnen wollte, das wäre für uns eine sehr willkommene Konkurrenzbahn gewesen, wir hätten dann die Oberschlesischen Kohlen, und nicht zum Nachtheil der Freiburger Bahn, in einer Tour von Oberschlesien bis nach Swinemünde frachten können.

Vorsitzender: Das können Sie doch heute auch, wenigstens nach Stettin.

Herr **Braetsch**: Ganz recht, aber vermittelst verschiedener Bahnen und nicht durch eine Konkurrenzbahn.

Vorsitzender: Sie können auf der oberschlesischen Eisenbahn direkt nach Stargard kommen und von Stargard sind nur ein Paar Meilen nach Stettin.

Herr **Braetsch**: Es ist sehr die Frage, ob eine Konkurrenz eintreten würde.

Vorsitzender: Glauben Sie nicht, daß, wenn die Freiburger Eisenbahn die damals projektirte Linie über Ihre

Kohlenfelder geführt hätte, Sie nicht einen größeren Nachtheil durch die Nothwendigkeit, Sicherheitspfeiler stehen lassen zu müssen, gehabt hätten, als Ihnen die Konkurrenz der Eisenbahnen Vortheil gebracht haben würde.

Herr **Braetsch**: Die oberschlesische Bahn ist für sich allein schon eben so schlimm, denn ich kann anführen, daß wir der Geleise von der Oberschlesischen Bahn auf den Kohlenfeldern mehrfach schon zu viel haben. Ich bitte nur zu berücksichtigen, daß die Linie der Freiburger Bahn damals erwogen und vereinbart wurde mit den größeren Werksinteressenten und daß da auf möglichst geringe Interessenverletzung hingewirkt wurde. Im Falle des Zustandekommens der Linie der Freiburger Bahn würde die Oberschlesische Bahn mehrfach später ausgeführte Erweiterungs- und Flügelbahnen, welche die Grubenfelder öfter durchschneiden, wohl unterlassen haben.

Vorsitzender: Meinen Sie nicht, daß, wenn die Linie gebaut worden wäre, sehr bald eine Verständigung zwischen den sogenannten konkurrirenden Eisenbahnverwaltungen stattgefunden haben würde über die gleichmäßige Behandlung der Transportsendungen?

Herr **Braetsch**: Nicht unmöglich, ich wollte dieses Thema, wenn Sie mir gestatten, fortsetzen. Die Freiburger Bahn hat sich dann um Konzession für diese Linie beworben und ist aus dem Ministerium abschläglich beschieden worden, sie möchte Fühlung suchen namentlich mit der österreichischen Grenze, sie hätte, kurz gesagt, in Oberschlesien eigentlich gar keinen Beruf. Später ereignete es sich, daß der Niederschlesisch-Märkischen Bahn eine Konzession nach Oberschlesien gegeben wurde und daß die Oberschlesische Bahn, als Ersatz dafür, eine Konzession für eine Linie nach Berlin bekam. Nun baut keine dieser Bahnen und zwar aus gegenseitiger Gefälligkeit; sie scheinen sich verständigt zu haben.

Vorsitzender: Ich bin der Meinung, daß diese Konzession der Niederschlesischen Bahn gar nicht nöthig wäre, es ist keine Aktiengesellschaft.

Herr **Braetsch**: Der Niederschlesisch-Märkischen Bahn ist die Genehmigung ertheilt worden, so viel steht fest; in welcher Form, ob als Konzession oder wie sonst, ist mir nicht genau bekannt.

In Bezug auf die Aktiengesetzgebung möchte ich auch wünschen, daß sie sich anders gestalten ließe und zwar in der Weise, daß sich an den Besitz ein dauerndes Interesse knüpfte, etwa wie bei den alten soliden Gewerkschaftsverhältnissen, daß nicht Alles, was erworben wird, auch gleich als Zins unter die Aktionäre vertheilt wird. Ich glaube, daß dann die Bedeutung der Industrie mit mehr Ernst behandelt werden und daß sie nicht als Mittel für das Börsenspiel betrachtet würde, solidere Verhältnisse würden doch wohl eintreten. Ich halte die Aktiengesellschaften für kein Glück.

Frage 6:

Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Nein, sie würden noch nicht im Stande sein, das Uebergewicht des Auslandes zu paralysiren.

V.

Statistik.

Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen und event. welche?

Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Hier will ich darauf hinweisen, daß seit dem Wegfall der Zölle das Interesse für die Einfuhr- und Ausfuhrstatistik doch etwas abgenommen hat, und daß Posten, die lediglich als Ausfuhr bezeichnet sind, zum Theil auch wieder auf Umwegen eingeführt sein können. Es ist nämlich bei den ausführenden Werken nach dem Quantum gefragt worden, welches ausgeführt ist, und es hat sich ergeben, daß es viel weniger beträgt, als nach der offiziellen Statistik.

Herr **Huber**: Das ist ganz richtig, daß bei Zollfreiheit allerdings unter der Einfuhr und Ausfuhr die Durchfuhr begriffen ist, das läßt sich nicht trennen. Sie meinen nicht, daß das Interesse an der Statistik, sondern daß die Richtigkeit der Statistik abgenommen hat?

Herr **Braetsch**: Ja, ich will daraus Niemandem einen Vorwurf machen, aber es läßt sich nicht mehr feststellen.

Auf Seite 16 und 17 der statistischen Notizen sind auch die Arbeiter des Erzbergbaues nicht aufgeführt. Da Deutschland aber Eisenerze zum Export nicht gewinnt, sondern sämmtliche in Deutschland gewonnenen Eisenerze wieder in der eigenen Industrie verarbeitet werden, so gehören sie doch wohl mit zu den Arbeitern der deutschen Eisenindustrie und ebenso auch ein großer Theil der Arbeiter in der kleinen Eisenindustrie.

Herr **Stumm**: Ich glaube wohl, daß das ein berechtigtes Monitum ist, aber ich möchte doch bemerken gegenüber der Annahme des Herrn Sachverständigen, daß aus Luxemburg ein großes Quantum von Eisenerzen nach Belgien exportirt wird.

Herr **Braetsch**: Das ist kein erheblicher Theil.

Vorsitzender: Ich danke dem Herrn Sachverständigen und schließe die Sitzung.

(Schluß 1 Uhr 50 Minuten.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Sechsundzwanzigste Vernehmung

am

20. November 1878

(Nachmittag 2 Uhr).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender,
" Geh. Oberregierungsrath Huber,
" Königl. bayr. Staatsrath von Schloer,
" Geh. Kommerzienrath Stumm,
" H. H. Meier.
" Geh. Bergrath Dr. Wedding.
Sachverständiger: Herr Karcher aus Ars in Lothringen.

(Fragebogen A.)

Vorsitzender: Herr Karcher aus Ars a. d. Mosel wird die Güte haben, den Fragebogen A. zu beantworten. Vorher möchte ich Sie bitten, uns mitzutheilen, worin die Thätigkeit Ihres Werkes besteht?

Herr **Karcher:** Wir fabriziren Roheisen, Walzeisen, Draht und Drahtstifte. Zum Verkauf kommt nur Walzeisen, Draht und Drahtstifte; Roheisen fabriziren wir nur für unseren Bedarf.

Herr **Stumm:** Aus eigenen Erzen?

Herr **Karcher:** Wir kaufen jetzt keine fremden Erze, aber wir kaufen fremdes Roheisen zur Verbesserung.

Vorsitzender: Wieviel Hochöfen haben Sie?

Herr **Karcher:** Zwei, aber nur einen im Betriebe.

I.

Wirthschaftliche Lage der deutschen Eisenindustrie an und für sich und mit Rücksicht auf die Produktionsverhältnisse des Auslandes.

a. Selbstkosten.

Frage 1:

Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Gegend?

Unsere Selbstkosten für Roheisen belaufen sich auf 37 ℳ 80 ₰ pro 1000 kg. — Ich muß hierbei bemerken, daß die Preise von anderen Werken der Gegend sich unterscheiden, weil wir nur für uns arbeiten und mehr auf Qualität sehen müssen, da unsere Fabrikation sich hauptsächlich auf Feinkorneisen und Eisen von gewisser Qualität richtet, wie Walzdraht, Hufstabeisen und dergleichen, so daß bei uns die Hochofenfabrikation darnach eingerichtet wird und wir auf sehr warmes Eisen arbeiten. Deshalb ist auch der Koksverbrauch etwas höher als bei anderen Werken. —

Für Luppeneisen 72,70 ℳ, für fertiges Eisen 112,50 ℳ im Magazin.

Vorsitzender: Ist das fertiges Walzeisen?

Herr **Karcher:** Ja, alle Qualitäten und alle Dimensionen einbegriffen, hauptsächlich Feineisen und Walzdraht.

Vorsitzender: Sie haben uns noch nicht mitgetheilt, wie theuer Sie die Selbstkosten Ihrer Erze und Kohlen berechnen. Haben Sie absolute Zahlen? Ich frage nicht pro 1000 kg Roheisen, sondern pro 1000 kg Erze u. s. w.

Herr **Karcher:** Erze kosten 1,82 ℳ die Tonne ohne den Transport, loko Hütte 2,24 ℳ am Hochofen. Die Tonne Koks 16,40 ℳ auf die Hütte geliefert. Für Kohlen wäre zu unterscheiden die Puddelkohle, die 8,40 ℳ kostet, die wir aber nicht in hinreichender Quantität geliefert bekommen; wir sind deshalb genöthigt, Förderkohlen, die 12,40 ℳ kosten, mit zu verwenden.

Vorsitzender: Wo beziehen Sie die Koks her?

Herr **Karcher:** Von dem Saarbrücker Revier, von Altenwald zu 16 Frcs.

Herr **Stumm:** Zu welchem Preise loko Koksanlage?

Herr **Karcher:** 12 ℳ 80 ₰ loko Koksanlage, 16 ℳ 40 ₰ auf Hütte.

Vorsitzender: Das würden 64 ₰ für den Zentner sein? Sind dabei vielleicht Umladekosten oder sonstige Kosten eingerechnet, die bei den Bruttopreisen loko Hütte in Abzug kommen?

Herr **Karcher**: Wir rechnen 75 Cts für Um- und Abladen und Transport, das wären 60 ₰ von der Eisenbahnstation ins Werk.

Herr **Stumm**: Sie wissen nicht auswendig, wieviel Pfennige Sie pro Zentner bezahlen?

Herr **Karcher**: Das ließe sich leicht zurückrechnen. Wir bezahlen 4,25 Frcs. + 75 Cts., gleich 4 ℳ, bleiben 12 ℳ 40 ₰.

Herr **Stumm**: Diese Zahlen scheinen mir aber nicht ganz genau zu sein?

Herr **Karcher**: Ich glaube, daß die Zahlen, die ich zuerst genannt habe, wirklich genau sind.

Der Kalk kostet 1 ℳ 20 ₰ pro Tonne auf die Hütte geliefert.

Frage 2:

Wie steht es mit den Selbstkosten bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Die Selbstkosten für die anderen Werke unserer Gegend sind geringer, z. B. die Lothringer Eisenwerke haben keinen Transport, also weniger Kosten vom Bahnhofe nach dem Werk, wie wir haben, auch wird bei den anderen Werken weniger auf die Qualität des Roheisens gesehen, als bei uns.

Herr **Stumm**: Die Selbstkosten von anderen Werken können Sie nicht angeben?

Herr **Karcher**: Mit Bestimmtheit nicht, ich weiß nur, daß dieselben etwas geringer sind.

Herr **Stumm**: Sie würden auch nicht angeben können, in welchem Verhältniß die Kosten anderer Werke ungefähr geringer sind, wie bei Ihnen?

Herr **Karcher**: Auch das nicht.

Frage 3:

Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:

die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate?

die Transportkosten derselben?

die Arbeitslöhne?

die allgemeinen Betriebs-, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

Hier habe ich die verschiedenen Rohmaterialien nach Prozenten berechnet. Danach stellen sich die Selbstkostenpreise für:

Erze	. . . .	5,75 pCt.
Koks	. . . .	19,25 „
Kohlen	. . .	9,25 „
Kalk	. . . .	0,60 „
fremdes Roheisen		5,00 „

Diese Zahlen beziehen sich auf den Preis des fertigen Eisens von 112,50 die Tonne.

Herr **Stumm**: Sie haben nicht berechnet, wie sich diese Preise für Roheisen stellen?

Vorsitzender: Wahrscheinlich, weil Sie das nicht verkaufen?

Herr **Karcher**: Ja.

Vorsitzender: Sie haben es für verkäufliches Produkt berechnet, es würde aber vielleicht gut sein, wenn Sie uns hier noch einmal die Summe der Selbstkosten für fertiges Eisen pro Tonne angeben, damit wir Prozentantheile dann berechnen können.

Herr **Stumm**: Um einen Vergleich ziehen zu können mit anderen Werken, möchte ich noch einige Detailfragen stellen. Welches Ausbringen haben Sie aus den Erzen?

Herr **Karcher**: 32 Prozent.

Herr **Stumm**: Welchen Koksverbrauch?

Herr **Karcher**: Einen ziemlich hohen: 1325,5 kg.

Herr **Stumm**: Für weißes Eisen?

Herr **Karcher**: Ja, aber sehr warmes, hauptsächlich gemischtes.

Herr **Stumm**: Wie hoch ist das Ausbringen aus Ihrem Möller?

Herr **Karcher**: Das giebt 26,16 pCt.

Herr **Stumm**: Welchen Kohlenverbrauch haben Sie für das Puddeleisen angenommen?

Herr **Karcher**: Für dieses ist der Kohlenverbrauch auch ein ziemlich hoher.

Herr **Stumm**: Wie hoch ist der Durchschnitt?

Herr **Karcher**: 650 bis 800 kg.

Herr **Stumm**: Wieviel ungefähr im Schweißofen?

Herr **Karcher**: 500 kg, es läßt sich nicht genau angeben, weil der Verbrauch verschieden ist.

Herr **Stumm**: Welchen Abgang haben Sie in den Puddelöfen?

Herr **Karcher**: Wir rechnen durchschnittlich 1140 kg Roheisen für 1 000 kg Luppeneisen.

Herr **Stumm**: Setzen Sie Schlacken in den Hochofen?

Herr **Karcher**: Nein.

Herr **Stumm**: Auch keine Schweißofenschlacken?

Herr **Karcher**: Auch nicht.

Herr **Stumm**: Das liegt wohl an Ihren sehr billigen Erzen?

Herr **Karcher**: Ja, und zu gleicher Zeit, weil wir gefunden haben, daß, wenn wir dieselben zusetzen, wir immer mehr Schwierigkeit haben, die Qualität zu erlangen, die wir nöthig haben.

Herr **Stumm**: Setzen Sie auch keine Manganerze zu?

Herr **Karcher**: Nein, aber beim Puddeln von Feinkorneisen setzen wir fremdes Roheisen zu.

Herr **Stumm**: Können Sie nicht Ihren Einkaufspreis dafür angeben?

Herr **Karcher**: Der beträgt 67 ℳ

Herr **Stumm**: Was ist das für fremdes Roheisen?

Herr **Karcher**: Der Ankaufspreis beträgt 56 ℳ, der Transport etwas über 10 ℳ.

Herr **Stumm**: Wo ist es erblasen?

Herr **Karcher**: Zum Theil auf Concordiahütte bei Aachen, dann in der Friedrich-Wilhelmshütte.

Herr **Stumm**: Welchen Prozentsatz Ihres gesammten Roheisenbedarfs repräsentirt dieses fremde Roheisen?

Herr **Karcher**: $6^1/_4$ pCt.

Vorsitzender: Sind noch einige Zahlen hier anzuführen? Sie haben z. B. die Transportkosten bei den Prozentsätzen nicht berücksichtigt.

Herr **Karcher**: Die Transportkosten betragen 12,60 pCt., Arbeitslöhne 29 pCt., allgemeine Betriebs-, Unterhaltungs- und Generalkosten 8 pCt.

Frage 4:

Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien? Sind diese Beträge unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

Wir amortisiren nur, wenn Gewinn da ist, dann wird die Amortisationsquote vom Gewinn genommen; im anderen Falle unterbleibt die Amortisation.

Herr **Meier**: Zinsen rechnen Sie 5 pCt.?

Heer **Karcher**: Ja.

Vorsitzender: Wieviel macht das auf die Selbstkosten?

Herr **Karcher**: 10,55 pCt.

Herr **Stumm**: Blos Zinsen?

Heer **Karcher**: Ja.

Herr **Stumm**: Wie rechnen Sie die Amortisation? Wird beispielsweise die Neuanschaffung von Dampfkesseln zum Ersatz von unbrauchbar gewordenen Kesseln oder einer neuen, für eine unbrauchbar gewordene Maschine auf Baukonto geschrieben und dann erst vom Gewinn amortisirt?

Herr **Karcher**: Wir haben, wenn die Zeiten schlecht sind, den Modus eingeführt, daß wir in solchen Fällen ge-

wöhnlich die Hälfte solcher Ausgaben dem Betrieb zur Last legen und die andere Hälfte als Verbesserung zur späteren Amortisation reserviren. Manchmal aber schreiben wir den ganzen Betrag auf das Baukonto.

Vorsitzender: Sie können uns vielleicht sagen, wenn Sie amortisiren, wie Sie das bewirken?

Herr **Karcher:** Ganz unregelmäßig; in den Jahren, wo mehr verdient wird, wird mehr amortisirt. Wenn es einmal wieder Verdienst geben sollte, würde derselbe vollständig auf die Amortisation geschrieben werden, und das noch für eine ganze Reihe von Jahren, weil seit 1870 nichts mehr amortisirt worden ist. Wir hatten in den Jahren 1873 und 1874 noch Ueberschüsse; dieselben sind aber einstweilen auf Reservekonto geschrieben, um zur Amortisation verwendet zu werden.

Frage 5:

Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

Die Selbstkosten im Jahre 1869 waren durchschnittlich 26 pCt. höher. Lothringen war damals aber noch französisch; es waren verschiedene Ursachen, die die Selbstkosten erhöhten. Wir hatten höhere Transporte, ferner einen Eingangszoll auf Kohlen und außerdem waren in der Fabrikation noch manche Verbesserungen nicht eingerichtet, die seitdem existiren. Im Allgemeinen waren die Arbeitslöhne u. s. w. aber deshalb höher, weil die damaligen Verkaufspreise bedeutend höher waren, als die heutigen. Dasselbe gilt für die Kohlenpreise.

Für das Jahr 1873 habe ich keine Berechnungen mitgebracht. In dieses Jahr fiel noch zum großen Theil die Uebergangszeit aus den alten Verhältnissen in die neuen. Es wurden bei uns sehr viele Aenderungen eingerichtet, und die Selbstkostenberechnung, die wir damals hatten, ist so unvollständig, daß wir dieselbe als maßgebend nicht anführen können.

Vorsitzender: Haben Sie vielleicht die Selbstkostenberechnung für eins der folgenden Jahre, 1874 oder 1875?

Herr **Karcher:** Ich habe sie erst aus der letzten Zeit, wie sie heute gelten.

Vorsitzender: Dann würden wir also darauf verzichten müssen.

Frage 6:

Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

Herr **Karcher:** Das Anlagekapital, d. h., was bis jetzt das Werk, die Gruben, Eisenbahn, Hochöfen und Walzwerk gekostet haben, beläuft sich auf 1 900 000 *M.* Ich muß aber bemerken, daß dabei nicht das ganze Werk gerechnet ist, sondern blos die Anlage bis inkl. Walzwerk. Andere Anlagen, wie z. B. Drahtzug, Drahtstiftfabrik sind nicht mit eingerechnet, weil in der letzten Zeit ein bedeutender Theil unserer Fabrikationsbranchen eingestellt worden ist, nämlich die Fabrikation von Blechgeschirren, so daß die Kapitalsanlage davon einstweilen der Drahtstiftfabrikation zur Last geschrieben steht, in deren Büchern das Kapitalkonto zentralisirt ist. Dasselbe ist augenblicklich, wie es in den Büchern steht, nicht richtig, es sind da noch Abschreibungen zu machen. In meiner Angabe ist auch das Inventar nicht mit einbegriffen. Sie umfaßt nur das Grundstückskonto, Baukonto und Maschinenkonto; und zwar da ich unter dem Ausdruck „Anlagekapital" die Summe der wirklichen Kosten verstehe, ohne Berücksichtigung der gemachten Abschreibungen, so habe ich Letztere nicht abgezogen.

Vorsitzender: Ist das Unternehmen Aktiengesellschaft?

Herr **Karcher:** Nein, Privatgesellschaft ohne Aktien.

Herr **Stumm:** Sie haben uns vorhin angegeben, daß die Verzinsung Ihrer Kapitalien etwas über 5 pCt. Ihrer Gesammtselbstkosten beträgt. Von welchem Kapital rechnen Sie diese 5 pCt. Zinsen? oder mit anderen Worten, wie stark ist der Gesammtbetrag der Zinsen, den Sie auf diese Weise in die Selbstkosten hineinrechnen?

Herr **Karcher:** Das muß ich erst ausrechnen; ungefähr sind es 300 000 Frcs. und zwar nicht auf Produktion von Walzeisen, sondern es sind die Zinsen der Kapitalien von allen unsern Unternehmungen. Diejenigen Zinsen, die auf den Selbstkosten für Walzeisen lasten, ergeben sich aus der Aufstellung, wonach $89,_{45}$ Prozent der Selbstkosten aus Rohmaterialien, Transport, Arbeitslöhnen und Generalkosten bestehen, demnach, wenn nicht noch andere Posten anzuführen sind, was ich aus meinen Notizen nicht ersehen kann, die Zinsen $10,_{55}$ pCt. der Selbstkosten betragen, also $10,_{55}$ pCt. von $112,_{50}$ *M.* für 10 000 Tonnen gleich 118 687 *M.*

Herr **Stumm:** Ich meine die Gesammtsumme der Zinsen.

Herr **Karcher:** Ich muß nochmal darauf zurückkommen, daß bei uns in der letzten Zeit eine der bedeutenderen Branchen eingestellt worden ist, daß dafür Abschreibungen noch nicht gemacht sind und hier einstweilen die Zinsen noch auf den Büchern der Drahtstiftfabrik figuriren. Um die anderen Angaben nicht ungenau zu machen, habe ich einstweilen die Drahtstiftfabrikation ganz aus dem Spiel gelassen und kann nur angeben, wie es bei dem Walz- und Hochofenwerk steht. Meine spezielle Angabe in den Selbstkosten bezieht sich also auf das wirklich zu verzinsende Kapital bei den Gruben, Pferdebahnen, Walzwerk und den Hochöfen; die Summe von 300 000 Frcs., dagegen bezieht sich auf unsere Gesammtunternehmungen.

Herr **Stumm:** Das würde also im Ganzen ein Kapital von 6 000 000 Frcs. repräsentiren.

Herr **Karcher:** Ja, für alle unsere Unternehmungen.

Herr **Huber:** Wie hoch war das Anlagekapital?

Herr **Karcher:** 1 900 000 *M.* ohne Inventar für die bei der Selbstkostenrechnung in Betracht kommenden Industriezweige.

Herr **Stumm:** Wieviel beträgt die gesammte Produktion Ihres Walzwerks?

Herr **Karcher:** Augenblicklich wenig, früher betrug unsere Produktion ungefähr fünf Millionen Franken jährlich, jetzt ist sie bedeutend reduzirt, erstens durch Rückgang der Preise, zweitens weil ein großer Theil der Werke nicht beschäftigt war.

Herr **Stumm:** Wieviel Tonnen haben Sie 1877 auf 1878 fabrizirt?

Herr **Karcher:** Rund 10 000 Tonnen fertiges Produkt, während das Werk eigentlich 17 000—18 000 Tonnen liefern soll.

Frage 7:

Steckt Gründergewinn darin, event. in welchem Maße?

Nein.

Frage 8:

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Die uns nahe liegenden französischen Werke, die hauptsächlich für uns in Betracht kommen, haben, was Konkurrenz betrifft, ungefähr dieselben Betriebsverhältnisse, nur sind wir ungünstiger gestellt, weil unser Werk nicht direkt an der Eisenbahn liegt und wir in Folge dessen Transportkosten von der Eisenbahn nach dem Werk bezahlen müssen.

Die Erzverhältnisse sind dieselben. Kohlen beziehen die französischen Nachbarwerke zum großen Theil aus dem Saarbrücker Revier; die Transportkosten wären höher, wenn dieselben die Kohlen per Eisenbahn beziehen müßten, da aber die Hüttenwerke den Kanal benutzen, so werden sich die Transportkosten den unsrigen gleichstellen.

Was Löhne angeht, so sind die Verhältnisse in Frankreich vortheilhafter. Unsere Arbeiter sind noch zum größten Theil Franzosen und wir sind genöthigt, dieselben etwas höher zu bezahlen; wenn sie nicht etwas besser gestellt würden, würden sie lieber nach Frankreich zurückgehen.

Herr **Huber**: Wieviel beträgt der Eingangszoll auf Steinkohlen nach Frankreich?

Herr **Karcher**: 1,25 Frcs. per Tonne.

Herr **Stumm**: Dieser Eingangszoll würde aber die Fabrikation in Frankreich Ihnen gegenüber vertheuern?

Herr **Karcher**: Es kommen aber dagegen wieder andere Faktoren in Betracht. Die Kanalfrachten haben diese Werke nicht nur von Saarbrücken, sondern auch von Belgien und Nordfrankreich; Sie haben also für Brennmaterial die Wahl und beziehen es, wo es am wohlfeilsten ist, während wir auf Saarbrücken ganz und gar angewiesen sind. Soweit die französischen Hütten Kohlen aus Saarbrücken beziehen, wird eine kleine Differenz wohl stattfinden, aber auch heute schon bezieht ein großer Theil der Werke seine Koks aus Belgien, aus Westfalen, oder aus Nordfrankreich, weil sie sich dabei besser stehen.

Ich glaube im Allgemeinen, daß die Differenz, die durch den Kohlenzoll entsteht, auf der anderen Seite wieder aufgehoben wird durch die Leichtigkeit, Material dort zu kaufen, wo es am besten ist.

Herr **Stumm**: Hat nicht Pompey auch reichere Erze als Sie?

Herr **Karcher**: Der Eisengehalt ist ungefähr derselbe, reicher sind die Erze nicht, aber weniger kieselhaltig, sie bedürfen nicht soviel Kalkzuschlag als die unseren.

Herr **Stumm**: Sie haben also einen reicheren Möller und sind deshalb in der Lage, etwas weniger Koks zu brauchen als Sie?

Herr **Karcher**: Ja, und auch deshalb, weil diese Hütten gewöhnliches Walzeisen produziren.

Herr **Stumm**: Wo haben Sie Kohlen und Koks zur französischen Zeit herbezogen?

Herr **Karcher**: Immer zum großen Theil von Saarbrücken.

Herr **Huber**: Also heute noch wie seither?

Herr **Karcher**: Ja, die Koks bezogen wir bis 1872 zum Theil aus Saarbrücken, zum Theil aus Belgien.

Herr **Huber**: Aus Belgien haben Sie nach der Vereinigung von Lothringen mit Deutschland gerade so gut Koks beziehen können, wie vorher?

Herr **Karcher**: In Belgien sind die Kohlenpreise verhältnißmäßig höher geblieben als im Saarbrücker Revier und in Westfalen. Auf der anderen Seite waren die Frachtsätze dadurch, daß früher die Bahn getheilt, der eine Theil preußisch Saarbrücker, der andere Theil Ostbahn war, und beide nur kurze Strecken befuhren, höher als sie heute sind. Wenn wir früher Nutzen hatten, aus Belgien zu beziehen, so fällt dieser Grund zum Theil schon deshalb jetzt weg, weil jetzt die Frachten von Saarbrücken wohlfeiler sind, als sie damals waren.

b. Arbeiterverhältnisse.

Frage 1:

> Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

Augenblicklich haben wir großen Ueberfluß an Arbeitern, sie kommen nicht nur aus der näheren Umgegend, sondern auch schon von weiter entfernt her. Deutsche Arbeiter präsentiren sich in großer Anzahl; französische Arbeiter kommen noch nicht.

Frage 2:

> Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

Wir hatten im Jahre 1873 934 Arbeiter, augenblicklich 712, ergibt einen Unterschied von 222, also etwa ein Viertel.

Frage 3:

> Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

Die Akkordlöhne für Puddler, Walzer u. s. w. sind ungefähr um 10 pCt. seit 1869 gefallen.

Herr **Stumm**: Es würde interessant sein, auch das Verhältniß der Löhne von 1869 bis 1873 zu erfahren.

Herr **Karcher**: Die Löhne haben sich von 1869 bis 1873 wenig verändert; anderswo sind die Löhne bis zum Jahre 1873 sehr bedeutend gestiegen. Wir hatten aber zufällig im Jahre 1869 in unserer Gegend große öffentliche Arbeiten.

Der Kanalbau, die Bahn nach Verdun und der Bau der Forts um Metz nahmen eine so bedeutende Arbeiterzahl in Anspruch, daß damals 1868/69 die Löhne am höchsten gestiegen waren; seitdem sind sie bis 1873 gleich geblieben und dann heruntergegangen. Der Tagelohn war 1869 3 Frcs. 50 Cts. bis 4 Frcs., hielt sich ungefähr bis 1873 und ist dann auf 3 Frcs. bis 2 Frcs. 75 Cts. heruntergegangen. Ich verstehe unter den Tagelöhnern nur Arbeiter, welche z. B. Karren laden und schieben oder ähnliche Arbeiten verrichten.

Herr **Meier**: Bei allen übrigen Arbeiten ist alles in Akkord?

Herr **Karcher**: Das Laden für die Hochöfen nicht, diese Arbeit wird noch im Tagelohn bezahlt.

Frage 4:

> Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

Eine Herabsetzung ist wohl bei den heutigen Preisen nicht möglich, eine theilweise Herabsetzung der Löhne mag wohl stattfinden, wenn die Krisis in Frankreich zunimmt, und dadurch französische Arbeiter disponibel werden. Wir selbst ziehen es vor, die französischen Arbeiter noch zu behalten, denn es gibt leicht mit den Sprachen Schwierigkeiten. Unter den Betriebsbeamten, die wir seit langer Zeit haben, sind sehr wenige, welche Deutsch verstehen. Außerdem gibt es verschiedene Arbeiten, zu denen die Franzosen sich jedenfalls besser eignen, z. B. Walzen.

Frage 5:

> Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

Die Auswanderung nach Frankreich.

Frage 6:

> Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Im Durchschnitt waren Nachtheile vorwiegend, die Arbeitsleistung wurde geringer, die Moralität hat gelitten, Trunksucht ist häufiger geworden und macht sich noch heute fühlbar. Vortheile sind nur bei den wenigen guten Arbeitern, welche sparen, hervorgetreten.

Frage 7:

> Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

Nein.

Frage 8:

> Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

In Lothringen sind die Arbeiterverhältnisse von den französischen abhängig. Die Franzosen und Lothringer unter un-

sern Arbeitern, die noch immer Beziehungen zu Frankreich haben, wandern leicht dorthin aus, wenn die Verhältnisse in Frankreich nur um Weniges günstiger sind. Deshalb sind die Löhne in Lothringen etwas höher als in Frankreich. Die Leistungen sind dieselben.

Frage 9:

Sind dieselben einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

Die Löhne sind im Allgemeinen in Frankreich mit Rücksicht auf die Lebensverhältnisse für die Arbeiter günstiger als in Deutschland, obgleich etwas niedriger. Die Krisis ist in Frankreich noch nicht so intensiv geworden und hat die Arbeitslöhne noch weniger herabgedrückt.

Herr **Stumm**: Sie beziehen sich immer auf Frankreich, weil Ihnen die Verhältnisse in England und Belgien nicht genauer bekannt sind?

Herr **Karcher**: Ja, belgische Arbeiter kommen zu uns nur ausnahmsweise und bleiben gewöhnlich nicht lange.

Herr **Meier**: Sie sagten, die Krisis in Frankreich hätte schon begonnen, Sie meinen, in der Eisenindustrie?

Herr **Karcher**: Ja.

c. Frachten.

Frage 1:

Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

Unser Hauptabsatzgebiet ist das Ausland; wir versenden nach den Kolonien über Antwerpen, nach der Schweiz über Basel; die Hauptplätze für den Absatz in Deutschland, Elsaß-Lothringen u. s. w. sind zu zahlreich, um die Frachten für jede Station anzugeben. Wir bezahlen nach Basel per Tonne 10 ℳ. 30 ₰, nach Antwerpen ist der Tarif noch in Francs, 11 Frcs. 5 Cts.

Frage 2:

Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Es besteht noch immer ein Ausnahmetarif für Kohlen, ungefähr der Tarif, der vor dem Jahre 1874 gültig war. Der heutige Ausnahmetarif ist noch etwas höher, als der frühere allgemeine Tarif.

In Bezug auf die Basis des heutigen allgemeinen Tarifs ist mir von der Eisenbahn eine Tabelle mitgetheilt worden, die ich zu Protokoll gebe.

Einheitssätze
des Gütertarifs für den Lokalverkehr auf den Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen vom 1. Oktober 1877.

Tarifklasse.	Streckensatz für 1000 kg auf 1 km bei einer Entfernung			Expeditiosgebühr für 1000 kg bei einer Entfernung		
	bis zu 200 km	von 201 b. 400 km	über 400 km	bis zu 25 km	von 26 bis 200 km	über 200 km
	in Pfennigen.					
Eilstückgut	23,0	21,0	20,0	240	300	400
Stückgut	11,5	10,5	10,0	120	150	200
Wagenladungsklasse A. (A. 1)	7,1	6,9	6,6	120	150	200
Wagenladungsklasse B. (A. 2)	5,5	5,3	5,0	80	100	120
Spezialtarif I. .	4,5	4,3	4,0	80	100	120
" II. .	3,5	3,3	3,0	80	100	120
" III. .	2,7	2,5	2,3	80	100	120

Herr **Huber**: Waren diese Sätze vor dem Jahre 1870 günstiger oder ungünstiger?

Herr **Karcher**: Sie waren günstiger, mit Ausnahme des Kohlentarifs.

Herr **Stumm**: Sie sagen dies speziell für Ihr Etablissement. Ist Ihnen aber nicht bekannt, daß gerade die de Wendel'schen Werke vor dem Kriege eine erheblich billigere Fracht gehabt haben, als jetzt?

Herr **Karcher**: Ja, für den Transport von Erzen und Kohlen, es war ein kombinirter Tarif, soviel ich mich erinnere, 4 Cts. pro Tonne und Kilometer, unter der Bedingung, daß die Waggons mit Fracht hin- und mit Fracht zurückgingen. Es konnte kein Dritter diesen Tarif benutzen, weil er diese Bedingung nicht erfüllen konnte.

Herr **Stumm**: Ich habe diese Frage gestellt, weil ich leider vergessen habe, Herrn de Wendel darnach zu fragen, welcher konstatirt haben würde, daß er zur französischen Zeit erheblich billiger gefahren ist, als jetzt.

Herr **Karcher**: Das ist sicher. Beschwerden haben wir insofern zu erheben, als die anderen Tarife nach Antwerpen zurückgegangen sind, aber gerade der Exporttarif geblieben ist, wie er war, er besteht heute noch.

Frage 3:

Genießt das Ausland billigere Frachten, als Sie, und in welcher Weise macht sich dies geltend?

Ich berechne die Frachten von 150, von 200, 300 und 400 km und ziehe den Vergleich zwischen dem elsaß-lothringischen Tarif und dem der Ostbahn. Bei 150 km kostet in Elsaß-Lothringen die Tonne pro km 5,20 ₰ für Spezialtarif I., 4,20 ₰ für Spezialtarif II., bei der Ostbahn für Spezialtarif I. 5,01 ₰ und für Spezialtarif II. 4,21 ₰, macht per Waggon Spezialtarif I. auf der Elsaß-Lothringischen Bahn 78 ℳ., auf der Ostbahn 75 ℳ. 2 ₰, und Spezialtarif II. in Elsaß-Lothringen 63 ℳ., Ostbahn 63,20 ℳ., es ist also keine besonders große Differenz hervorzuheben.

Bei den größeren Entfernungen, z. B. bei 300 km, kostet Elsaß-Lothringen Spezialtarif I. per Waggon 141 ℳ. und Ostbahn 123 ℳ. 20 ₰; Spezialtarif II. Elsaß-Lothringen 111 ℳ., Ostbahn 99 ℳ. 20 ₰. In ähnlicher Art ist es bei 400 km. Also nur bei größeren Strecken findet sich eine bedeutende Differenz.

Daneben sind die französischen Exporttarife günstiger. Es wird z. B. bezahlt für Eisen und Draht von Pagny-sur-moselle bis Marseille (867 km) 30 Frcs., also 3,46 Cts. oder 2,77 ₰ pro Tonne und Kilometer; wir haben keine Exporttarife, die dem gleichkommen.

Herr **Huber**: Kommen in Frankreich nicht vielleicht noch besondere Abgaben hinzu?

Herr **Karcher**: Nein, der 5-prozentige Zuschlag ist wieder aufgehoben.

Herr **Huber**: Ist nicht die sogenannte statistische Abgabe auch eine Kolli-Abgabe?

Herr **Karcher**: Sie trifft nur Export und Transit.

Herr **Huber**: Wissen Sie, wie hoch die ist?

Herr **Karcher**: Die statistische Abgabe ist 10 Cts. per Tonne und 5 Cts. pro Kolli, einerlei was der Werth ist.

Frage 4:

Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

Heute ist das nicht mehr, es haben Differentialtarife von der Ostbahn nach Bayern existirt, die bedeutend billiger waren, als die internen Tarife, dieselben bestanden noch nach der Annexion. Daß diese aufgehoben sind, weiß ich, von anderen habe ich keine Kenntniß.

d. Verkaufspreise.

Frage 1:

Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte?

Der Grundpreis von Stabeisen ist zurückgegangen, wir verkaufen heute am billigsten in Deutschland, zu 10 ℳ 80 ₰; für Draht erfordert das Exportgeschäft die billigsten Preise. Wir liefern (in Francs berechnet, weil es Exportgeschäft ist) zu 205 Frcs. die Tonne geglühten Draht franko Antwerpen verschifft.

Vorsitzender: Namentlich würden Sie den Drahtpreis für den Verkauf im Lande angeben müssen.

Herr **Karcher:** Auf den inländischen Markt liefern wir keine erhebliche Quantität, wir exportiren hauptsächlich.

Herr **Stumm:** Auch Stifte?

Herr **Karcher:** Ja.

Herr **Huber:** Wohin versenden Sie den Draht?

Herr **Karcher:** Ich weiß wohl, daß er nach Südamerika, nach Australien, auch nach den französischen Kolonien, geht, aber wir versenden nicht direkt, sondern verkaufen an Exporthäuser in Paris und London.

Herr **Stumm:** Können Sie uns den Durchschnittspreis angeben, den Sie im Jahre 1877/78 für alle Ihre Walzeisenfabrikate erzielt haben?

Herr **Karcher:** Der Durchschnittsfakturapreis für Eisen- und Walzdraht pro 100 kg ist 11 ℳ 60 ₰ für die letzten 6 Monate, und es bleibt ein Brutto-Ueberschuß von 4 ℳ, außer den Zinsen und exklusive der Amortisation.

Herr **Stumm:** Und theilweise exklusive — wenn ich das einschalten darf — der Ausgaben für Beamtengehalte, welche viele andere Werke haben, während Sie eine Anzahl von Associés haben, die kein Gehalt beziehen?

Herr **Karcher:** Es sind 4.

Herr **Stumm:** Beziehen diese noch besondere Gehaltsvergütungen, die in den Selbstkosten einbegriffen sind?

Herr **Karcher:** Nein.

Vorsitzender: Die Exporte, die Sie genannt haben, bezogen sich auf Antwerpen, aber Sie nannten auch Basel.

Herr **Karcher:** Nach der Schweiz verkaufen wir nur Walzeisen, nach Antwerpen nur Draht und Stifte. Der Grundpreis ist in der Schweiz 11 ℳ.

Frage 2:

Wie steht es mit den Verkaufspreisen bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Die Verkaufspreise werden dieselben sein.

Frage 3:

Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

1869 war unser Verkaufspreis durchschnittlich als Grundpreis 15 ℳ 20 ₰, die anderen Jahre habe ich nicht notirt, ich habe das nicht als nöthig erachtet.

Frage 4:

Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Es werden für den Export billigere Preise durchschnittlich gestellt, mit Ausnahme für Walzeisen. Wir verkaufen Draht und Stifte im Auslande billiger, weil wir, um die Exportgeschäfte einzuleiten, natürlich wohlfeiler anbieten mußten, als die ausländische Konkurrenz; sind erst mehrere Geschäfte zur Zufriedenheit gemacht, so können wir gleiche Preise mit unseren Konkurrenten beanspruchen.

Herr **Huber:** Sie haben früher auf den Export wenig Gewicht gelegt?

Herr **Karcher:** So lange wir den französischen Markt hatten, war es nicht nothwendig.

Vorsitzender: Als Sie noch zu Frankreich gehörten, haben Sie nach Deutschland exportirt?

Herr **Karcher:** Nein, der bedeutendste Export war nach der Schweiz; wir exportiren dahin noch jetzt Walzeisen.

Herr **Huber:** Ist dieser Export in der Zeit nach der Vereinigung mit Deutschland zurückgegangen?

Herr **Karcher:** Nein; in der Nord-Schweiz haben wir einstweilen mit Frankreich noch wenig Berührung, es findet lohnendere Preise im Inlande, doch jetzt fangen die französischen Hütten schon an, den Export nach der Süd-Schweiz, nach Genf zu suchen.

Vorsitzender: Die folgende

Frage 5:

Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

haben Sie eigentlich schon beantwortet.

Frage 6:

Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

Herr **Karcher:** Für uns kommt hauptsächlich Frankreich in Betracht. Für Walzeisen sind die Preise des Departement du Nord heute für Paris 14,50 Frcs. franko Paris. Dagegen halten die lothringischen Werke bei Nancy noch 16 Frcs. im Werk, vor Kurzem stand der Preis noch zu 18 Frcs., er ist also um 2 Frcs. gefallen; überhaupt macht sich die Krisis in Frankreich jetzt ebenfalls sehr fühlbar.

Frage 7:

Verkauft dasselbe für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt, und in welchem Verhältniß und aus welchen Gründen geschieht dies?

Jawohl, Frankreich z. B. verkauft in Elsaß-Lothringen zu anderen Preisen, als in Frankreich selbst Ich habe dafür einige Beläge beigebracht, die von Anfang 1877 datiren bis zum heutigen Tage, z. B. Offerten der Firma Grosdidier in Commercy, nach welchen dieselbe Drahtstifte pro Tonne um 34,80 Frcs. und Draht um 44,80 Frcs., Frachtvergütung einbegriffen, wohlfeiler in Elsaß anbietet, als in Frankreich.

Ich möchte diese Briefe zu den Akten geben.

Ich kann Ihnen auch noch Beläge überreichen, die mir von Kleineisenfabrikanten gegeben worden sind. Das Haus Hetzler, Kolb und Karcher in Beckingen sendet ein Tableau von Tarifen französischer Häuser mit Preisen für Deutschland und für Frankreich, welches zum Vergleich dienen soll. Hieraus geht hervor, daß z. B. bei Schrauben der kurantesten Sorten der Preis für Deutschland 51 Frcs. 92 Cts. und für Frankreich 55 Frcs. beträgt, also eine Differenz von 3 Frcs. 8 Cts., wozu noch die Transportdifferenz kommt, indem nach dem Auslande franko bis zur Grenze geliefert wird, um die acquits zu benutzen. Diese Beläge würde ich ebenfalls zu den Akten deponiren.

Die Preise des Hauses Joseph Maret & Gerard frères in Bogny-Braux sind in nachstehender Tabelle enthalten.

Preise
des Hauses Joseph Maret & Gerard frères in Bogny-Braux.
Gewöhnliche und gangbarste Mutterschrauben.

Länge in Millimetern.	Preise für	Dicke in Millimetern. 9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
30— 50	Deutschland mit 12 pCt. Rabatt, Tarif Nr. 55 v. 15. April 1878	82,72	77,44	70,40	65,12	61,60	59,84	57,20	52,70	51,92	50,16	48,40	47,52	47,52	46,24
	Frankreich bei kleinen Bezügen, Tarif Nr. 57 v. 15. Aug. 1878	*87*	*81*	*77*	*71*	*67*	*65*	*61*	*59*	*58*	*57*	*56*	*55*	*55*	*55*
	do. großen do. do. do.	**85**	**79**	**75**	**69**	**65**	**63**	**59**	**57**	**56**	**55**	**54**	**53**	**53**	**53**
55— 80	do. do. do. do.	73,92	68,64	61,60	56,32	53,68	51,92	49,28	44	43,12	41,36	39,60	38,72	38,72	37,84
		77	*71*	*69*	*63*	*59*	*57*	*52*	*51*	*50*	*49*	*48*	*47*	*47*	*47*
		75	**69**	**67**	**61**	**57**	**55**	**50**	**49**	**48**	**47**	**46**	**45**	**45**	**45**
85—100	do. do. do. do.	70,40	64,24	57,20	52,80	49,28	47,52	44,80	41,36	40,48	38,72	37,84	36,96	36,96	36,08
		72	*66*	*63*	*59*	*54*	*52*	*50*	*48*	*47*	*46*	*45*	*44*	*44*	*44*
		70	**64**	**61**	**57**	**52**	**50**	**48**	**46**	**45**	**44**	**43**	**42**	**42**	**42**
105—150	do. do. do. do.	67,70	62,48	56,32	51,04	47,52	45,76	44	39,60	38,72	36,96	36,08	35,20	35,20	34,32
		68	*62*	*59*	*55*	*51*	*49*	*48*	*46*	*45*	*44*	*43*	*42*	*42*	*42*
		66	**60**	**57**	**53**	**49**	**47**	**46**	**44**	**43**	**42**	**41**	**40**	**40**	**40**
155—200	do. do. do. do.	64,24	58,76	51,92	50,16	45,67	44	43,12	38,72	37,84	36,08	35,20	34,32	34,32	33,24
		64	*58*	*55*	*51*	*48*	*46*	*45*	*44*	*43*	*42*	*41*	*40*	*40*	*40*
		62	**56**	**53**	**49**	**46**	**44**	**43**	**42**	**41**	**40**	**39**	**38**	**38**	**38**

NB. Die Preise für Deutschland verstehen sich franko Grenzstation Fentsch (Fontoy),
do. Frankreich do. ab Braux bei Charleville.

Preise
des Hauses Joseph Maret & Gerard frères in Bogny-Braux.
Sechskantige gepreßte Muttern.

	6 kantige Muttern für Bolzen von 10 Millimetern	11½	13	16	18	19	21	22	24	26
Preise für Deutschland ohne Remise . . . . Frcs	75	62,50	48	41,25	41,25	40	37,50	35	35	33,75
do. do. mit 12 pCt. Remise . . . . . . „	*67*	*54*	*42,24*	*36,30*	*36,30*	*35,20*	*33*	*30,80*	*30,80*	*29,70*
do. Frankreich mit höchster Bonifikation . . . . . „	**70**	**65**	**45**	**40**	**40**	**40**	**40**	**39**	**38**	**37**

e. Kreditverhältnisse.

Frage 1:

Finden die Werke Ihres Distriktes Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Es ist mir nicht bekannt.

Frage 2:

Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

Wenn die Banquiers Kredit geben, nehmen sie gewöhnlich 1 pCt. mehr, als der Diskont von der Bank beträgt, manchmal auch ½ pCt.

Frage 3:

Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde?

Wir kaufen Kohlen und Koks mit einem halben Monat Ziel, Roheisen mit 1½ pCt. Diskonto; bei unseren Verkäufen geben wir 3 Monate Ziel oder 2 pCt. Diskonto.

Frage 4:

Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt?

Der niedrige Kurs der deutschen Valuta war für den Export günstig. Einen Einfluß des Münzwesens haben wir nicht bemerkt.

Frage 5:

Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

Geld ist in Frankreich zu niedrigerem Zinsfuß zu erhalten, ebenso in Belgien, in England, vielleicht ausgenommen im jetzigen Augenblick.

f. Einfluß der Gesetzgebung.

Frage 1:

In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?

Frage 2:

Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung u. s. w.?

Eine Erschwerung liegt für Elsaß-Lothringen darin, daß wir zugleich das deutsche und französische Haftpflichtgesetz haben; das eine läßt sehr hohe Entschädigungen zu, das andere dehnt die Haftbarkeit außerordentlich weit aus.

Herr **Stumm**: Dieses Schicksal theilen Sie mit dem gesammten linken Rheinufer; das deutsche Haftpflichtgesetz ist bei Ihnen eingeführt, daneben besteht der französische code als Civilgesetzbuch und dieses besteht auch am linken Rheinufer.

Würden Sie faktisch einen Fall nennen können, welcher Verschiedenheiten involvirt?

Herr **Karcher**: Ja, ein Arbeiter war bei uns unglücklich in den Kanal gefallen, am Kopf verletzt und gestorben und wir wurden als haftbar vorgeladen. Die Sache war vor dem Conseil d'assistance judiciaire, und es sollte womöglich ein Vergleich herbeigeführt werden. Es war zur Zeit, wo Lothringen noch zu Frankreich gehörte. Der Präsident gab mir den Rath, mich mit der Wittwe zu verständigen, denn der Ausgang der Prozesse mit Arbeitern unterliege doch Strömungen, die von oben kämen; und die damalige Richtung sei den Arbeitern günstig.

Herr **Stumm**: Die Strömungen von oben haben doch mit dem code nichts zu thun, außerdem ist unser Haftpflichtgesetz ebenso dehnbar.

Herr **Karcher**: In Deutschland muß doch dem beschädigten Arbeiter, der nicht mehr arbeiten kann, der volle Tagelohn vergütet werden.

Herr **Stumm**: Doch auch mit Modifikationen.

Herr **Karcher**: Die Besteuerungssysteme sind bei uns noch die alten; die Gewerbeordnung hat bis jetzt auch noch keine merklichen Veränderungen herbeigeführt; die allgemeine Wehrpflicht betrifft unsere Arbeiter bis jetzt wenig, da die meisten nicht zur Reserve und Landwehr gehören. Die Schulpflicht bringt keine Störung, wir erwarten vielmehr davon in der Zukunft großen Nutzen. Dagegen ist nach dem deutschen Strafgesetzbuch besonders die Straflosigkeit der Kinder von verderblichem Einfluß. Die Kinder gewöhnen sich an Diebstahl und werden dazu angeleitet; die Verluste sind bedeutend, die wir durch Entwendung von Steinkohlen und durch Holzfrevel erleiden; in Frankreich ist die Lage in dieser Beziehung besser.

g. Allgemeine Lage.

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Nein, man kann sagen zur Hälfte.

Vorsitzender: Das bezieht sich auf alle benachbarten Werke?

Herr **Karcher**: Jawohl.

Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen sie?

Wir selbst hatten 1874/75 bedeutende Einbuße und der heutige Verdienst reicht nicht zur nöthigen Amortisation.

Herr **Stumm**: Und Verzinsung?

Herr **Karcher**: Wenn wir die Zinsen berechnen, bleibt uns zur Amortisation nichts übrig.

Herr **Stumm**: Sie haben vorhin gesagt, daß Ihre Selbstkosten inkl. Zinsen 111 *M.* betragen und zwar für Durchschnittssortimente, gleichzeitig daß Ihr Nachbarwerk, worunter ich das Lothringer Eisenwerk verstehen muß, billigere Selbstkosten hat, wie Sie, weil es weniger Qualitätseisen anfertigt. Wenn ich nun Ihren Preis von 111 *M.* zu Grunde lege und davon die Zinsen abziehe, so bleiben nicht ganz 100 *M.* pro Tonne fertiges Eisen, und zwar inkl. aller verschiedenen Qualitäten und Sortimente übrig; Sie haben ferner gesagt, daß Ihr Durchschnittsverkaufspreis 108 *M.* betrüge als Grundpreis. Es würde also doch der Selbstkostenpreis vom Lothringischen Eisenwerk sehr erheblich unter 100 *M.* sein müssen, höchstens 95 *M.* Wenn ich nun gegenüberstelle diesen Selbstkostenpreis und 108 *M.* als Grundpreis für den Verkauf, so müßte doch ein wesentlicher Nutzen für das Lothringische Werk herauskommen, während es notorisch Geld verliert. In den Zinsen kann es wohl nicht liegen, weil meines Wissens Lothringen auch abgesehen von den Zinsen mit Unterbilanz arbeitet. Es muß also in Ihrer Berechnung etwas enthalten sein, was nicht genügend aufgeklärt ist, und um diese Aufklärung möchte ich bitten.

Herr **Karcher**: Ich kann nichts weiter sagen, als was mir mitgetheilt ist, daß das Lothringische Werk bei dem Grundpreise von 10 *M.* 80 *₰* bei Handelseisen noch Geld verdient. Im Gegensatze zu uns, wo die Selbstkosten der Grobeisenstraße in manchen Monaten sogar den angegebenen Durchschnitts-Selbstkostensatz von 112 *M.* erreicht. Dagegen setzt das Lothringerwerk auf die Trägerfabrikation bedeutend zu und zwar nach Aussage des Direktors mehr, als es auf Handelseisen verdient.

Herr **Stumm**: Wissen Sie etwa, wie viel der Zinsbetrag, den Lothringen direkt an seine Gläubiger bezahlt, pro Tonne ausmacht?

Herr **Karcher**: Ich glaube, jetzt Nichts mehr, die letzte Zahlung ist gemacht, die Schuld also abgetragen.

Herr **Stumm**: Liegt die Erklärung am Ende nicht in einer nicht richtigen Selbstkostenaufstellung der Herren?

Herr **Karcher**: Sie scheint mir genau, aber ich kann nicht behaupten, ob sie ganz richtig ist, so wenig wie die unsrige; Differenzen existiren immer.

Frage 3:

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?

Was die Rentabilität anbelangt, so befanden sich nach der Annexion die Lothringer Werke ohne Markt. Der eintretende Aufschwung in Deutschland ließ an die Werke Abschlußpropositionen herantreten, die Alle gerne annahmen, um sich bei den geänderten Verhältnissen Absatz zu sichern. Alle Werke engagirten ein, ihrer jährlichen Produktion entsprechendes Quantum, im Anfange 1872 zu 21 und 22 Frcs. Die im Herbst erfolgende Option hatte die Auswanderung der Arbeiter zur Folge, die Arbeiterzahl reduzirte sich auf zwei Drittel, bei einzelnen Werken auf die Hälfte, die Produktion nahm also ab und Anfang 1873, als das Eisen 42 Frcs. stand, die Kohlen entsprechend hoch standen, blieb noch ein großer Theil der Abschlüsse zu 21 und 22 Frcs. zu liefern. Es entstanden dadurch sehr bedeutende Verluste und die Glanzepoche, die die andern Werke, die nicht so in ihrem Bestehen gestört waren, ausnutzen konnten, blieb für uns nur von sehr geringem Ertrag.

Vorsitzender: Damit haben Sie die Frage erledigt.

Frage 4:

Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Herr **Karcher**: Die Ueberproduktion existirt, hervorgerufen durch verschiedene Ursachen: einmal durch Gründung neuer Werke und die Ausdehnung vieler anderen (Elsaß-Lothringen ausgenommen, denn dort wurde gar keine Ausdehnung vorgenommen), zweitens durch die Annexion von Elsaß-Lothringen, drittens durch einen konstanten Rückgang des Konsums, den ich aus den Beilagen des Fragebogens ersehe. In Frankreich hat eine Verringerung der Produktion durch Lostrennung von Elsaß-Lothringen stattgefunden, wodurch Neugründungen, die außerdem nur ausnahmsweise bei Nancy Statt fanden, ausgeglichen wurden, auch hat der Konsum nicht abgenommen, sondern bis zur Fertigstellung der Pariser Ausstellung sich vermehrt. Trotzdem konnte der allgemeine Rückgang der Preise nicht ohne Einfluß auf Frankreich bleiben, aber die Preise wichen dort langsam. In der letzten Zeit macht sich in der französischen Metallurgie eine Krisis fühlbar und es ist vorauszusehen, daß dieselbe noch bedeutendere Dimensionen annehmen wird.

Vorsitzender: Sind zu der Frage noch Bemerkungen zu machen? Zum ganzen Abschnitt?

Wir würden zum folgenden Abschnitt übergehen:

II.

Wirkung der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markte.

Frage 1:

Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Herr **Karcher**: Die Verhältnisse unseres Absatzgebietes werden ebensowohl durch die inländische, als durch die ausländische Konkurrenz bedingt; bei der Lage der Lothringischen Werke ist der Einfluß des Auslandes unvermeidlich; das deutsche Absatzgebiet besteht aus Elsaß-Lothringen selbst und Süddeutschland. Letzterer Markt ist ungünstig für uns gelegen, da wir durchschnittlich 3,50 ℳ. höhere Frachten pro Tonne zahlen, als die Werke in Saarbrücken. Hauptsächlich ist unser deutscher Verkauf auf Elsaß-Lothringen reduzirt, wo er immer sehr leicht durch die französischen Preise mit den titres d'acquits à caution beeinflußt wird.

Frage 2:

Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

Aus den oben angeführten Gründen muß der Absatz in Elsaß-Lothringen unter allen Umständen dem Auslande gegenüber behauptet werden, wenigstens für die Produkte die in der Elsaß-Lothringischen Eisenindustrie namentlich vertreten sind, wie Träger, Grob- und Feineisen, Draht, Drahtstifte. In diesem Artikel kann das Ausland keine erheblichen Quantitäten einführen, da die Lothringer Werke den Markt behaupten müssen. Sollte einmal eine erhebliche Quantität eingeführt werden, so geschähe es nur, nachdem die Lothringer Industrie dem Drucke der Verhältnisse erlegen wäre. Wohl aber üben die Offerten der ausländischen Industrie einen beständigen Druck auf die Preise, die ohne diese Offerten wohl nicht so tief gesunken wären. Eine wirkliche Einfuhr existirt aber doch in Gießereiroheisen und Gußwaaren, letztere aus Frankreich. Das erstere ist hauptsächlich englisches und schottisches Gießereiroheisen. Wir haben zwar selbst eine Gießerei in Frankreich, betheiligen uns aber nur sehr wenig an der Ausfuhr nach Deutschland, da die Gießerei nur Artikel fertigt, die sich wenig für den Export eignen, hauptsächlich sind es die Konstruktionsstücke, Säulen 2c., die in Frankreich besseren, lohnenderen Absatz finden.

Vorsitzender: Betheiligen Sie Sich selbst an der Ausfuhr nicht?

Herr **Karcher**: Wenig. Wir sind aber so nahe an der Grenze gelegen, daß gewisse Artikel, wie Platten, wohl aus Deutschland verlangt werden.

Frage 3:

Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Ich kenne in dieser Beziehung nur eine Eisensorte von sehr geringer Qualität, wie sie in Deutschland nicht produzirt wird, nämlich belgisches Eisen Nr. 1.

Vorsitzender: So schlechtes wird in Deutschland nicht gemacht?

Herr **Karcher**: Nicht so schlecht in Deutschland, aber auch nicht so billig.

Vorsitzender: Werden feinere Gegenstände nicht eingeführt?

Herr **Karcher**: Nicht daß es mir bekannt ist.

Frage 4:

Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

Fällt weg.

Frage 5:

Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

Ich glaube das ist durch Nr. 2 beantwortet.

Frage 6:

Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Hauptsächlich konkurrirt Frankreich in Elsaß-Lothringen, wo es alte Verbindungen besitzt und seine Waare bekannt ist.

Frage 7:

Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

Was die Frage betrifft, so sind unsere Preise billiger für Roheisen, Stab- und Feineisen; dieselben sind in ersterem Artikel eher durch die englische, im zweiten durch die deutsche Konkurrenz bedingt. Doch droht Gefahr, daß das französische Stab- und Feineisen als Konkurrenz auftritt, wenn die Krisis in Frankreich weitere Fortschritte macht und um so mehr, wenn der Preis der acquits à caution hoch bleibt. In Eisenwaaren, Drahtstiften 2c. sind wir genöthigt, unsere Preise schon seit dem ersten Januar 1877 nach den französischen zu richten.

Herr **Meier**: Wird, wenn die Preise der titres d'acquits à caution nicht fallen, die Industrie in Frankreich nicht sehr stark leiden?

Herr **Karcher**: Ich muß annehmen, daß im Allgemeinen, wenn die titres im Preise hoch stehen, Bedarf an Eisen ist, und mehr importirt als exportirt wird, ich glaube aber, daß hier gerade für Elsaß-Lothringen ein anderer Maßstab angelegt werden muß. Der Export nach dem Auslande bedingt immer schon eine längere Vorbereitung; anfangs kleinere Geschäfte, die sich nach und nach ausdehnen. Es kann also der französische Produzent, wenn er es nothwendig hat, mehr zu verkaufen und auf Preis halten will, nicht hoffen, daß er im Export nennenswerthen Absatz sofort findet. Dagegen in Elsaß-Lothringen sofort. Die Waare ist bekannt, die Verbindungen bestehen noch und es kann vorkommen, daß der Export von Frankreich im Allgemeinen stockt, die acquits à caution wenig gefragt sind, sehr hoch stehen und trotzdem Export nach Elsaß-Lothringen, weil er außerordentlich bequem ist und gar keine Vorbereitungen erfordert, jeden Augenblick statthaben kann.

Herr **Meier**: Wenn die Zeiten schlecht für Eisen sind, so wird doch weniger Eisen importirt werden, also weniger Käufer sein für die acquits à caution?

Herr **Karcher**: Im Allgemeinen ist anzunehmen, daß, wenn Frankreich wenig exportirt, die titres d'acquits sehr gefragt sind, weil Frankreich ja immer importirt; wenn also wenig exportirt wird und wenig titres auf dem Markt sind so stehen die titres hoch.

Wenn aber die Eisenpreise niedrig stehen und bei geringem Import die Preise der titres fallen, wenn Schwierigkeiten vorliegen, den Export nach andern Ländern sofort zu bewirken, da dieser Export Vorbereitungen erfordert, so kann sich dieser Export doch nach unserer Seite wenden, gerade deshalb, weil Elsaß-Lothringen vor Kurzem französisches Land war und die Verbindungen erst seit kurzer Zeit unterbrochen sind; sie sind immer außerordentlich leicht wieder anzuknüpfen. Es besteht auch dort nicht, wie in Süddeutschland, ein Vorurtheil, wenn ich es so nennen kann, gegen die französische Fabrikation.

Der Käufer macht nicht, wie in Deutschland, den Einwurf: „es ist eine Fabrikation, die wir nicht gewohnt sind, eine andere Form von Drahtnägeln, weniger gut, eine andere Lehre (in Elsaß-Lothringen besteht diese Schwierigkeit nicht)".

Herr **Meier**: Es wird aber dann doch weniger Roheisen importirt werden und deswegen, weil weniger importirt wird, weniger Nachfrage nach den titres sein; sie werden sie also nicht so hoch realisiren können wie jetzt?

Herr **Karcher**: Der Fall ist in Frankreich gar nicht vorauszusehen, daß, wegen verringerter Einfuhr von Roheisen, die Nachfrage nach den titres nachläßt. Ich ersehe aus dem mir vorliegenden tableau des importations et exportations des comité des forges de France vom 15. Oktober 1878 (diese tableaux sind immer mit den offiziellen Tabellen übereinstimmend), daß die Einfuhr von Eisen nach Frankreich in den ersten 9 Monaten 1878 beträgt 180 000 Tonnen, die Ausfuhr 120 000 Tonnen, Differenz 60 000 Tonnen, die Frankreich noch in 9 Monaten importirt, und zwar hauptsächlich in Roheisen, so daß für die nächste Zeit der Fall, den Sie ins Auge fassen, daß Frankreich wenig Roheisen importirt, gar nicht vorauszusehen ist.

Herr **Stumm**: Umschließt das genannte Roheisen auch das graue Roheisen?

Herr **Karcher**: Ja!

Frage 8:

Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

Die Frage für 1869 kommt für Lothringen als damaliges Ausland nicht in Betracht.

Als 1873 der Zollschutz noch bestand, war ausländische Konkurrenz mit Ausnahme von Gießereiroheisen und Gußwaaren nicht möglich. Für Letztere aber lieferten die titres d'acquits beinahe vollständigen Ersatz für Eingangszoll, und der Import war trotz des Zolls nicht unerheblich.

Frage 9:

Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Sie erhöhen die Exportfähigkeit ganz erheblich, besonders in Elsaß-Lothringen, wo wie vorher angegeben, alte Verbindungen mit Lothringen bestanden.

Herr **Huber**: Wollen Sie nicht vielleicht möglichst detaillirte Angaben machen, — hier kommen zum ersten Male die acquits à caution zur Sprache. — Haben Sie z. B. die Ziffern über acquits à caution, die Sie von der Kommission bekommen haben, geprüft und glauben Sie, daß dieselben richtig sind?

Herr **Karcher**: Ich kann da nicht kontroliren. Meines Erachtens sind die statistischen Tabellen hier ganz und gar nicht maßgebend. Die statistischen Tabellen lassen gar nicht ersehen, welchen Einfluß auf die Preise diese Exportbonifikationen gehabt haben. Ich erklärte vorhin schon, die Einfuhr aus Frankreich durch die acquits à caution in Deutschland ist für Stabeisen, Draht u. s. w. gar nicht möglich, so lange Elsaß-Lothringische Werke bestehen, weil dieselben den Absatz nach dem Elsaß absolut nothwendig haben, und bis aufs Aeußerste den Franzosen streitig machen müssen.

Vorsitzender: Aber nach anderen Theilen Deutschlands?

Herr **Karcher**: Für andere Theile Deutschlands ist bis jetzt (Gußwaaren, sowie gewisse Kleineisenartikel, Schrauben 2c. allerdings ausgenommen) von den acquits Nichts zu fürchten, denn diese haben ihre Wirkung hauptsächlich in Elsaß-Lothringen dadurch, daß die französische Waare bekannt und acceptirt ist, dadurch ferner, daß alte Verbindungen bestehen, was in Deutschland nicht der Fall ist. Außerdem sind in Deutschland die Preise so niedrig geworden, daß es für das Ausland schwer ist, anzukommen, und nur, wo die Vorbedingungen so liegen, wie in Elsaß-Lothringen, machen sich die acquits so fühlbar.

Vorsitzender: Sie sagen, die Ausfuhr nach Elsaß-Lothringen ist nicht möglich, weil die elsaß-lothringischen Werke Alles aufbieten werden, der Konkurrenz entgegenzutreten?

Herr **Karcher**: So lange die Eisenindustrie in Elsaß-Lothringen existirt, kann sie den Markt nicht aufgeben, und sobald eine bedeutende Quantität nach Elsaß-Lothringen kommt, liegt sie eben darnieder.

Vorsitzender: Sie erklären also die Exportbonifikation für völlig einflußlos?

Herr **Karcher**: Im Gegentheil, sie hat einen außerordentlichen Einfluß auf die Preise.

Vorsitzender: Aber nicht auf die Quantität?

Herr **Karcher**: Auf die Quantitäten im Augenblick nicht. Ich halte es ja für ganz unmöglich, daß französisches Stabeisen 2c. in bedeutenden Quantitäten herüber kommt, wo sollten wir dann mit unserem hin?

Vorsitzender: Wie ist es mit den Röhren von Pont à Mousson?

Herr **Karcher**: In Elsaß-Lothringen werden wenig Röhren produzirt. Hayange betreibt wohl diese Fabrikation, legt aber keinen besondern Werth darauf.

Herr **Huber**: Vor der Annexion von Lothringen war die Einfuhr mit acquits auf den deutschen Markt nach der offiziellen französischen Statistik nicht wesentlich verschieden, wenn ich nicht irre.

Herr **Karcher**: Die erste Bedingung, damit die acquits ihre Wirkung ausüben, ist die, daß die gegenseitigen Preise nahezu gleich sind. Die französischen Preise dürfen nicht um ein Erhebliches höher sein, als die deutschen. Bis heute haben die französischen acquits in Stabeisen noch keinen Einfluß auf Elsaß-Lothringen ausgeübt, sie machte sich namentlich in Gußwaaren und Schrauben durch Einfuhr in Kleineisen, Stiften u. s. w. durch Druck auf die Preise bemerklich. Die französischen Preise von Stabeisen waren bis heute immer noch so erheblich höher als in Deutschland, daß trotz der acquits der Bezug aus Frankreich keinen Vortheil ergab. Dieser Fall wird erst eintreten, wenn die französischen Preise den deutschen näher kommen, d. h. wenn sie höchstens einen Franc höher sind, als in Deutschland.

Herr **Huber**: Also bis jetzt besteht ein höherer Preis in Frankreich, welcher den Vortheil der acquits ausgleichen würde?

Herr **Karcher**: Noch mehr, die Differenz zwischen französischen und deutschen Preisen ist noch höher, als die acquits. Jetzt erst fangen die französischen Preise an zu sinken, in einer Weise, die gefährlich werden kann. Sie stehen zwar heute noch 16 Frcs. in französisch Lothringen, und mit diesen Preisen können die dortigen Werke nicht nach Elsaß-Lothringen kommen. Sobald sie aber, wie in Nordfrankreich, auf 14 Frcs. gefallen sind, zwingen sie uns mittelst der acquits unsere Preise noch weiter herunterzusetzen. Bedeutende Quantitäten werden wir nicht nach Elsaß-Lothringen hereinlassen. Wir müssen aber unsere Preise noch weiter herabsetzen.

Herr **Meier**: Würden Sie, wenn die acquits nicht wären, dann Ihre Gußwaaren nicht von Deutschland beziehen müssen, da Sie diese selbst im Lande nicht machen?

Herr **Karcher**: Elsaß-Lothringen fertigt Gußwaaren, Hayangen macht Röhren, ebenso Ottange. Beide Werke indessen müssen 20 Frcs. pr. Tonne wohlfeiler verkaufen, als Pont à Mousson wegen der acquits.

Herr **Huber**: Für den französischen Exporteur scheint nach Ihrer Ansicht der Vortheil wieder ausgeglichen dadurch, daß er theurere Preise bezahlen muß.

Herr **Karcher**: Sobald es sich um Walzeisen handelt, aber nur für Walzeisen; aber auch nicht deshalb, weil der französische Exporteur theurer produzirt, sondern weil er bis jetzt noch höhere Preise in Frankreich erzielen kann.

Herr **Stumm**: Es scheint ein Mißverständniß vorzuliegen. Herr Geheimrath Huber meinte bei Motivirung seiner Frage, daß in Frankreich die Fabrikanten theurer fabrizirten. Doch hat der Herr Sachverständige das Umgekehrte gesagt.

Vorsitzender: Weil die Verkaufspreise theurer sind.

Herr **Huber**: Ich habe Sie vorhin so verstanden, daß der Vortheil wieder ausgeglichen werde, weil der Preis in Frankreich theurer ist?

Herr **Karcher**: Die französischen Preise bei Walzeisen waren bis jetzt um eine Differenz höher als in Deutschland, die noch den Werth der acquits à caution überstieg.

Herr **Huber**: Das ist dasselbe, was ich fragen wollte.

Herr **Stumm**: Ich meine, Sie haben sich wohl versprochen. Es ist gesagt worden: durch den höheren Preis der durch die Verkäufe erzielt worden ist oder zu dem höheren Preis, zu dem die Franzosen fabriziren.

Herr **Huber**: Woher kommt der höhere Verkaufspreis, wenn nicht die Produktionskosten höhere sind?

Herr **Karcher**: Das liegt daran, weil Frankreich ein Land ist, das Eisen importirt. Seitdem Elsaß-Lothringen abgetreten worden, war in Frankreich von Ueberproduktion nicht die Rede und wie ich die Ehre hatte, Ihnen zu zeigen, Frankreich importirte in den ersten 9 Monaten 1878 60 000 t mehr als es exportirte. Dadurch erklärt es sich, daß bei den hohen Zöllen, die in Frankreich existiren, der Preis sich höher hält, indem Frankreich selbst keinen Ueberfluß an Produktion hat, den es in das Ausland werfen muß, wie Deutschland. Es können also durch die Zölle in Frankreich höhere Preise gehalten werden, so lange Frankreich mehr braucht als es produzirt. Wenn in Frankreich ebenfalls das Stadium einträte, wie in Deutschland, daß es durch den Export seinen Absatz suchen müßte, dann hätten die Zölle den Einfluß nicht mehr, den sie jetzt haben, denn jetzt kann unter Umständen um die Differenz der Zölle der Preis höher gehalten werden.

Herr **Huber**: Sie halten die Kurse, die Ihnen mitgetheilt sind — sie sind aus dem L'ancre de Saint-Dizier entnommen — für richtig, das sind Kurse für Roheisen (für fonte d'Affinage und fonte de Moulage. War es Ihnen nicht möglich, Kurse für weiter verarbeitetes Eisen, Materialeisen ꝛc. zu bekommen?

Herr **Karcher**: Sie finden sie sogar in der Zeitung.

Herr **Huber**: Können Sie mir Kurse mittheilen?

Herr **Karcher**: Ich sagte vorhin, der Preis für Walzeisen ist 145 Frcs. franko Paris aus dem Norden geliefert, der Preis dagegen in unserer Nähe an der Grenze 160 Frcs.

Gußwaaren, die in Frankreich ungefähr ebenso wohlfeil dargestellt werden, als in Lothringen und wohlfeiler als in Deutschland, genießen eine Exportprämie von ca. 20 Frcs. — daß ist wenigstens der Durchschnitt. Stabeisen kommt bis jetzt wenig in Betracht, da die Krisis aber in Frankreich Fortschritte macht, und die Selbstkosten nur unbedeutend höher sind, als in Lothringen, so ist zu erwarten, daß die Preise bald den lothringischen gleichstehen, und dann wäre die Exportprämie für acquits 10 bis 16 Frcs., das ist 8 bis 12 pCt. des Verkaufspreises. Für Eisenwaaren, insofern solche zur Ausgleichung für in Frankreich exportirtes Eisen dienen, sollen die acquits unverkäuflich sein, da aber keine Strafe auf der Umgehung steht, findet Letzteres doch statt. Diese acquits werden mit 55 Frcs. pro Tonne verkauft und die deponirten Briefe beweisen, daß Eisenwaaren 35 bis 45 Frcs. pro Tonne unter dem französischen Preise nach Elsaß verkauft werden.

Was die acquits für Stabeisen angeht, so sollen sie nicht verkäuflich sein, ich könnte Ihnen aber den Beweis vorlegen, daß sie immer noch verkauft werden. Um näheren Aufschluß hierüber zu erhalten, habe ich an verschiedenen Punkten in Paris anfragen lassen, es wurde mir aber immer verweigert, Aufschluß zu geben, wenigstens schriftlich. Nur mündlich wurde mitgetheilt, daß man 5 Frcs. 50 Cts. für pouvoir d'introduction en franchise temporaire (acquits) zur Einfuhr von Stabeisen verlange, man muß also beinahe den Zoll bezahlen.

Herr **Huber**: Sie haben vorhin gesagt, daß es schwierig sei, schriftliche Mittheilungen über die Kurse zu erhalten, weil das Gesetz entgegenstehe, für Roheisen gilt dies wohl nicht, denn die Preise der acquits für Roheisen werden ja in allen technischen Zeitschriften mitgetheilt. Ist etwa ein Gesetz da, welches für das weiter verarbeitete Eisen den Handel mit acquits erschwert?

Herr **Karcher**: Jawohl, der Eisenwaaren ausführende Fabrikant muß das Eisen, was er aus dem Auslande mittelst acquits bezieht, in seine Fabrik kommen lassen.

Herr **Huber**: Wird diese Vorschrift ausgeführt?

Herr **Karcher**: Es wird kontrolirt; aber es ist ja möglich, daß statt des nach Vorschrift zur Veredlung und Reexport bestimmten Eisens, anderes Eisen, schwedisches oder belgisches, nach Paris geht, freilich muß der Exporteur es zuerst in seine Fabrik kommen lassen, die wenn es sich um Export nach Deutschland handelt, gewöhnlich auf dem Wege nach Paris liegt. Wenn nun die Waare einen kleineren Umweg macht, kann es vorkommen, daß dies den Werth der acquits verringert, weil der Transport theurer wird, und im Allgemeinen glaube ich, daß der mit acquits arbeitende Zwischenhändler sich mit diesen Geschäften nur abgiebt gegen einen viel größeren Verdienst, als wenn er mit den loyalen Roheisen-acquits handelt, denn er übernimmt hier auch eine Art von Risiko.

Vorsitzender: Steht das unter Strafe?

Herr **Karcher**: Es steht keine Strafe darauf, aber wenn das Eisen nicht in die Fabrik gebracht wird, kann der Exporteur, welcher die Erlaubniß zur Einfuhr verlangt hat, für den Zoll haftbar gemacht werden.

Vorsitzender: Bekommt er eine Rückvergütung?

Herr **Karcher**: Nur wenn alle Bedingungen eingehalten werden.

Herr **Stumm**: Sind Ihnen keine Fälle bekannt, in denen diese Bedingung der Ueberführung der Importwaare in das exportirende Werk nicht erfüllt worden ist? Es ist nämlich behauptet worden, daß Schrauben und allerlei Dinge exportirt würden und dafür Walzdraht in eine ganz andere Gegend ginge.

Herr **Karcher**: Spezielles ist mir nicht bekannt.

Herr **Huber**: Können Sie auch darüber nicht eine Aeußerung abgeben, um wie viel Prozente unter den Normaleingangszoll der Werthkurs der acquits steht?

Herr **Karcher**: Sofern es sich um Walzeisen handelt, kommen hier zwei verschiedene Gesichtspunkte zur Berücksichtigung. Für den Käufer, welcher acquits sucht, vermindern die Erschwerungen den Werth nicht, denn es werden $5{,}_{50}$ Frcs. für die acquits statt 6 Frcs. für Zoll verlangt, es wird also nur ein Vortheil von nicht ganz 10 pCt. auf den Eingangszoll geboten.

Für den Verkäufer dagegen vermindert sich der Werth des acquit, wenn Mehrtransport eintritt, sowie durch die Provision des Zwischenhändlers.

Als Beleg deponire ich einen Brief, von Grosdidier in Commercy, worin derselbe einem Eisenhändler in Metz (Toussaint

frères) anbietet, ihm bei Bestellungen für Elsaß-Lothringen den Werth der acquits auf Stabeisen zu vergüten, worin er diesen Werth aber nur auf 30 Frcs. pro Tonne angiebt.

Ich glaube wohl, daß dieser Preis etwas niedrig gegriffen ist. Es läßt sich aber daraus erklären, daß Commercy für Bezüge aus Schweden oder aus Deutschland nicht auf dem direkten Wege nach Paris liegt. Der Minderwerth für den Verkäufer betrüge in diesem Falle 50 pCt.

Die hierauf bezüglichen Briefe möchte ich als Material zu den Akten geben.

Frage 10:

Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Ja, in Italien zahlen französische Waaren den allgemeinen Zolltarif und deutsche den vertragsmäßigen.

Frage 11:

Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt?

So viel wir wissen, findet es für preußische Werke statt, aber nicht in Lothringen, im Gegentheil werden oft Bedingungen gestellt, z. B. Qualitätsbedingungen, welche die Werke nicht erfüllen können.

Frage 12:

In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Vorsitzender: Sie haben keine Begünstigungen angegeben, es fällt also diese Frage weg.

Frage 13:

Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Herr **Karcher**: Wie ich schon bemerkt habe, kann Frankreich seine Verkaufspreise denen von Lothringen beinahe gleichstellen.

Frage 14:

In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Ohne Verlust nicht, nur in dem Maße, wie die in der Ausführung begriffene Verbesserung allenfalls die Selbstkosten verringern könnten.

Herr **Stumm**: Sie haben hier unter den französischen Verkaufspreisen natürlich die Verkaufspreise verstanden ohne Berücksichtigung der acquits?

Herr **Karcher**: Ja. —

Frage 15:

Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Die Betriebsverbesserungen sind hauptsächlich Veränderungen in Oefen und Walzstraßen.

Frage 16:

Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

Wir glauben, daß Deutschland mit Verbesserungen hinter England nicht zurücksteht, und wenn es geschieht, ist zu bedenken, daß der deutschen Industrie nicht die Geldmittel zur Disposition stehen, wie z. B. der englischen.

Frage 17:

Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Direkt nicht, da wir vom Auslande keine Rohstoffe beziehen; indirekt vielleicht dadurch, daß die Nothlage die Bahnverwaltungen zu Ermäßigungen der hohen Tarifsätze veranlaßte.

Frage 18:

Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Im Auslande ja, in Lothringen nicht. Die Zollveränderungen in Deutschland waren Grund für Anlage neuer Werke in Frankreich, die gerade an die Grenze gelegt wurden, mit der Aussicht, nach Deutschland zu verkaufen. Das Werk von Dupont & Dreyfuß, — ich kann den Namen nennen — war schon angefangen, ehe noch von den Zolländerungen die Rede war; dies geschah auf Nachrichten, die den genannten Herren von Berlin zugekommen waren, dahin lautend, man könne mit Bestimmtheit darauf rechnen, daß Zollaufhebung in Deutschland bevorstände.

Herr **Huber**: Sind außerdem Werke von Elsaß-Lothringen nach Frankreich hinübergesiedelt?

Herr **Karcher**: Ja, das ist der Fall. Auch das Projekt von de Wendel, wenn nicht die Erlaubniß verweigert wäre, die Anschlußbahn nach dem projektirten französischen Werk zu legen; de Wendel war ja sehr nahe daran, sein Werk nach Frankreich zu verlegen.

Unser Werk in Frankreich existirte schon vor der Annektion.

Vorsitzender: Konnten Sie das nicht durch die Grenzregulirungskommission ändern?

Herr **Karcher**: Nein, da konnte man nichts machen.

Frage 19:

Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Fände der Aufschwung seinen Ausdruck in Vermehrung des deutschen Konsums, so wäre die deutsche Industrie immer im Stande demselben zu genügen, und die ausländische Konkurrenz würde, wenn die Zölle hergestellt werden, keinen Antheil daran nehmen können, vorausgesetzt, daß dieser Aufschwung nicht die Selbstkosten der deutschen Industrie erhöhe, sei es durch Vertheuerung der Frachten oder der Kohlen und Löhne rc.

Ist der Aufschwung dagegen eine Folge der Vermehrung des Exports, so kommt er selbstverständlich der deutschen Industrie in dem Maße zu gut, als dieselbe an dem ausländischen Geschäft Theil nimmt.

In dem ersten Falle wären die Zölle Vorbedingung, in dem zweiten Erleichterung des Exports durch wohlfeile Frachten, und Ermäßigung der Selbstkosten durch erhöhte Produktion.

III.

Die deutsche Eisenindustrie auf auswärtigem Markte und der Einfluß ausländischer Zollsätze.

Frage 1 und 2:

Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

Nach welchen Gegenden, in welchen Produkten und Quantitäten ist dies der Fall?

Das habe ich schon früher angegeben.

Frage 3:

In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen?

1869 verkauften wir nichts nach Deutschland, dagegen ca. 25 pCt. der Produktion nach Elsaß-Lothringen, 15 pCt. nach anderen Ländern und 60 pCt. nach dem heutigen französischen Markt. Heute gehen ungefähr 40 pCt nach Deutschland, Elsaß-Lothringen inbegriffen. 60 pCt. werden exportirt.

Vorsitzender: Also der Export ist beträchtlicher geworden?

Herr **Karcher**: Der Export ist viel bedeutender geworden als früher.

Vorsitzender: Nun haben Sie uns schon gesagt, daß Sie nach Südamerika exportiren.

Herr **Karcher**: Nicht direkt, sondern wir verkaufen an französische Exporthäuser in Paris und London, wir wissen aber, daß die Waare nach Südamerika, nach Australien und nach den französischen Kolonien geht.

Vorsitzender: Außerdem auch nach der Schweiz?

Herr **Karcher**: Export findet statt nach der Schweiz, etwas nach Italien und in nicht sehr bedeutendem Maßstabe nach Frankreich, und zwar nach Frankreich Sachen, die wir ganz speziell fabriziren, die also nicht in andern Werken zu finden sind.

Frage 4:

Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der dortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

Beinahe jedes Land begünstigt seine Industrie. In Frankreich ist außer dem Zollschutz für Ausländer ministerielle Erlaubniß nothwendig, um zu Lieferungen für den Staat zugelassen zu werden. In der Schweiz finden wir die belgische und französische Konkurrenz, im überseeischen Export besonders die belgische mit äußerst geringen Frachtsätzen nach Antwerpen.

Frage 5:

Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Die Aufhebung hat indirekt einen Einfluß ausgeübt, indem sie die Herabsetzung der Frachten und für unsre Industrie auch der Kohlenpreise beschleunigte. Eine Beeinträchtigung des Exports nach Wiedereinführung der Zölle wäre nur dann zu fürchten, wenn sich die Eisenbahnen verleiten ließen ihre Frachten zu erhöhen oder wenn in unsrer Gegend die fiskalischen Gruben ihre Kohlenpreise erhöhten. Ohne diese Fälle ist weder ein Steigen der Selbstkosten, noch der Verkaufspreise zu erwarten, da die Produktion in Deutschland noch lange nicht befriedigenden Absatz findet.

Ob in Deutschland sich für den Export arbeitende Eisenindustrieen befinden, die Eisen oder Stahl aus dem Auslande beziehen und deren Exportfähigkeit durch Eisenzölle gehindert würde, ist mir unbekannt, aber bei dem heutigen niedrigen Stande der Eisenpreise ist es nicht wahrscheinlich.

Vorsitzender: Frage 6:

Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden?

haben Sie ja schon beantwortet.

Herr **Karcher**: Durch eine Einrichtung ähnlich der titres d'acquit à caution, aber mit unverkäuflichen titres.

Vorsitzender: Die Einrichtung würden Sie empfehlen? Aber mit nicht verkäuflichen titres?

Herr **Stumm**: Aber mit Kontrole?

Vorsitzender: Das würde nur ein Rückvergütungsverfahren sein.

Herr **Karcher**: Eine Kontrole für das Einbringen des zu veredelnden Eisens in die betreffende Fabrik.

Herr **Stumm**: Würden Sie es für zulässig halten, wenn beispielsweise — wir haben ja derartige Fälle — eine große Gießerei, die gleichzeitig Bessemer Schienen macht, Gießereiroheisen zollfrei einführt zu ihrer inländischen Gußwaarenproduktion resp. Verkauf, während sie Bessemer Schienen ausführt, die aus eigenem Roheisen gemacht sind.

Herr **Karcher**: Da wäre die Kontrole freilich angebracht.

Herr **Huber**: Sie würden zunächst für Festhaltung der Identität des Materials sein, welches ein- und ausgeführt wird? Oder nicht? Ich meine im Gegensatz zu Frankreich, dort besteht die Identität für Rohmaterial nicht.

Herr **Karcher**: Natürlich für Identität und mit Kontrole die ausreichend, aber so wenig erschwerend als möglich ist.

Herr **Huber**: Gegen Verkäuflichkeit in erster Linie?

Herr **Karcher**: Jedenfalls.

Herr **Huber**: Dann gegen die Bestimmungen, die 1870 auch in Frankreich erlassen wurden, daß die Waare in das Etablissement des Exporteurs transportirt werden muß?

Herr **Karcher**: Das würde in dem Falle, auf den Herr Geheimrath Stumm aufmerksam machte, nicht genügen, wenn in demselben Werke 2 Eisenfabrikationen vereinigt sind, wovon die eine inländisches Eisen gebrauchen kann, aber zu gleicher Zeit ausländisches Eisen, und wovon die andere wieder exportirt.

Herr **Huber**: In dem Falle würden Sie Sich für weitere Kontrolen aussprechen?

Herr **Karcher**: In solchem Falle glaube ich, daß eine weitere Kontrole nothwendig ist.

Herr **Stumm**: Diese Bestimmung von 1870 würde nicht für meinen Fall blos nicht genügen, sondern auch für die Fälle, die der Herr Sachverständige selbst angeführt hat. Denn wenn die fragliche Vorschrift nur so bei uns eingeführt würde, daß das betreffende Material bis in das Werk transportirt wird, dort aber keiner weiteren Kontrole unterworfen ist, so ist damit die faktische Verkäuflichkeit nicht ausgeschlossen, weil der betreffende deutsche Fabrikant, selbst wenn mein Fall nicht eintritt, dieses Material weiter fahren und an Dritte verkaufen kann.

Vorsitzender: Sie würden sich dafür aussprechen, daß eine Zollvergütung unter möglichst leichter Kontrole eigeführt würde?

Herr **Karcher**: Ich möchte sagen, daß für die Fabrikationszweige, die ausländisches Material nothwendig haben und wieder exportiren, möglichst Erleichterungen gegeben werden, natürlich unter Sicherstellung gegen jeden Mißbrauch.

Herr **v. Schloer**: Aber wie sollte das ausgeführt werden?

Vorsitzender: Mögen sie doch einen Zollbeamten daneben stellen.

Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Herr **Karcher**: Ja wohl, wenigstens was Elsaß-Lothringen anbetrifft. Bei Aufhebung der französischen Eisenzölle würde die lothringische Industrie ihre frühere wesentlich bessere Lage wieder erhalten. Bei einfacher Herabsetzung würde ich keine wesentliche Besserung erwarten, indessen wäre Aussicht, öfter Gelegenheit zu direkten Verkäufen nach Frankreich zu finden. Außerdem hätte eine Herabsetzung eine Verminderung des Werthes der acquits zur Folge, wodurch die französische Industrie weniger exportfähig, die deutsche also besser situirt wäre.

Frage 8:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Zum Theil ja, durch niedrige Tarife für den Export, zweitens durch niedrigere Kohlenfrachten und Kohlenpreise, die die Selbstkosten herabmindern, aber nur zum Theil.

Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

Vortheile sind sehr fraglich. Man hat angeführt, daß mittelst der acquits à caution gewisse deutsche Produkte, wie Walzdraht, ohne den ganzen Zoll zu zahlen nach Frankreich eingehen, und darin eine Kompensation erblicken wollen für die Einfuhr von französischen Eisenwaaren in Elsaß-Lothringen mittelst acquits. Es ist aber zu bemerken, daß die Ausfuhr des deutschen Walzdrahts nach Frankreich auch mittelst acquits nicht dauernd sein wird, da die französischen Fabrikanten diese Qualität jetzt herstellen, indem sie Erze von der Sieg und vom Rhein beziehen, ferner, daß die Ersparniß für den Zoll nicht hoch ist; man zahlt 55 Frcs. für acquits statt 60 Frcs. für Zoll, spart also 5 Frcs. pro 1 000 kg. Während der Schaden, den Lothringen durch die Einfuhr von Draht und Stiften erleidet, 35 bis 45 Frcs. pro Tonne ausmacht. Nun kann man es doch nicht wohl als Kompensation ansehen, wenn z. B. der Niederrhein 5 Frcs. gewinnt, wo Lothringen 40 Frcs. verliert. Der Nachtheil dagegen ist sicher, weil die französische Industrie im Elsaß bei gleichen Selbstkosten Eisen um 10 bis 15 Frcs. pro Tonne, Eisenwaaren um 35 bis 45 Frcs. wohlfeiler verkaufen kann als Deutschland.

Herr **Huber:** Der Hauptposten der Ausfuhr mit acquits nach Frankreich war Puddeleisen, wenigstens nach der Ihnen mitgetheilten französischen Statistik, die Sie bis jetzt nicht beanstandet haben. Die Gesammtsumme der Einfuhr in Frankreich betrug nach der französischen Statistik ca. 80 000 000 kg, unter denen sind 69 000 000 im Jahre 1876, und im Jahre 1875: 66 000 000 aus Deutschland nach Frankreich exportirt worden. Glauben Sie, daß die lothringische Eisenindustrie davon Vortheil gehabt hat, daß je nach dem Kurswerthe der acquits der französische Eingangszoll mehr oder weniger ermäßigt worden ist?

Herr **Karcher:** Ich glaube, daß die Werke, die bloß Roheisen produziren, einen gewissen Vortheil durch die acquits haben, und diejenigen gar keinen daran haben, welche zugleich Roheisen und Walzeisen produziren.

Herr **Huber:** Glauben Sie, daß auf Lothringen ein erheblicher Theil von diesem Export kommt?

Herr **Karcher:** Auf Lothringen sehr wenig, auf Luxemburg mehr. Wenn die acquits sehr wohlfeil werden, geht wohl auch Roheisen von Lothringen aus, Luxemburg macht indessen die Hauptverkäufe.

Herr **Stumm:** Wer exportirt denn aus Lothringen außer de Wendel?

Herr **Karcher:** Unsere Nachbarn, Lothringer Eisenwerke. Ich weiß, daß dieselben vor Kurzem einen Abschluß von 600 t gemacht haben.

Frage 10:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

In direkter Weise jedenfalls. Durch den Zollschutz, den die französische Industrie genießt, kann sie sich immer auf einem bedeutenden Produktionsfuße halten. Die Quantitäten von Steinkohlen und Koks, die sie aus dem Saarbrücker Revier bezieht, werden dadurch vergrößert und der Preis der Kohlen höher gehalten. Wenn der Zollschutz wegfiele, dann liegt kein Grund vor, warum die französische Industrie mehr wie die unsrige im Absatz begünstigt wäre, sie würde dann wahrscheinlich in demselben Maße ihre Produktion einschränken müssen, und möglicherweise könnte dadurch ein Einfluß auf die Kohlenpreise ausgeübt werden. Ein fernerer Einfluß auf unsere Selbstkostenpreise liegt darin, daß, so lange wir durch den Zollschutz verhindert sind, nach Frankreich zu verkaufen, während der französischen Einfuhr die Thür geöffnet ist, unsere Fabrikation reduzirt bleiben muß. Daß bei geringer Produktion die Selbstkosten steigen, ist ja eine allgemein bekannte Sache. Ferner werden durch den Zollschutz in Frankreich auch die Arbeitslöhne höher gehalten, und wir müssen, wie wir schon früher erklärten, unsere Arbeitslöhne nach den französischen reguliren. Es liegen also verschiedene Motive vor, wonach der Zollschutz, welchen die französische Industrie genießt, einen Einfluß auf die Vertheuerung der Selbstkosten für die deutsche Industrie ausübt.

Vorsitzender: Sind noch Erörterungen zu diesem Abschnitte nöthig?

Wir würden zum folgenden Abschnitt übergehen:

IV.

Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Frage 1:

Erfordert die Fortexistenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Herr **Karcher:** Ja.

Frage 2:

Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Ebenfalls ja.

Frage 3:

Wie hoch müssen andernfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Obgleich ich bis jetzt meine Ausführungen hauptsächlich auf den Nachtheil basirt habe, den die acquits à caution uns zufügen, glaube ich doch nicht, daß es gerade hinreichend wäre, wenn wir im Zollschutz nur ein Aequivalent für ein acquits à caution fänden. Es gibt noch andere Gründe, die dem geschützten Ausland uns gegenüber noch ein Uebergewicht geben. Nehmen wir an, daß in Deutschland ein Zoll bestände, der dem Werthe der acquits à caution gleich käme, so könnte derselbe die französischen Werke nicht verhindern, mit voller Produktion zu arbeiten und den Ueberschuß nach Deutschland zu werfen. Wir dagegen wären durch den hohen französischen Zoll verhindert, Gleiches mit Gleichem zu vergelten, wären also nicht im Stande, in Folge von Absatz nach Frankreich mit voller Produktion zu arbeiten. Wir hätten demnach höhere Selbstkosten, und wären trotz des Zolles nicht in der Lage, sogar auf dem deutschen Markt der französischen Konkurrenz unter gleichen Bedingungen entgegen zu treten.

Unter solchen Umständen wäre die französische Eisenindustrie der Versuchung ausgesetzt, fortwährend mehr zu produziren als in Frankreich konsumirt wird und nach Deutschland zu verkaufen. Wenn also der Zoll nur dem Werthe der acquits à caution gleich ist, so wird dadurch die Einfuhr aus dem Ausland noch nicht verhindert, sondern nur erschwert. Es wäre also erforderlich, daß der Zollsatz hoch genug gegriffen werde, um etwas mehr als blos ein Aequivalent für die titres d'acquits à caution zu schaffen. Ich glaube demnach, daß z. B. Roheisen, obgleich es bei der Ausfuhr in Frankreich keine Exportbonifikation genießt, doch eines Zollschutzes bedarf, der freilich sehr gering bemessen werden kann. Ich würde vorschlagen: 30 ₰.

Vorsitzender: Für den Zentner Roheisen?

Herr **Karcher**: Oder nach der Berechnung die wir bis jetzt annahmen 6 ℳ. pro Tonne. Bei Stabeisen wäre als Aequivalent der acquits à caution der Eingangszoll auf 2 Frcs. pro 100 kg oder 20 Frcs. pro Tonne zu bemessen. Ich würde aber für Stabeisen ebenfalls einen höheren Zollschutz verlangen: anstatt 20 Frcs. 20 ℳ. sagen.

Herr **Stumm**: Sie haben aber gesagt: das Aequivalent würde 2 Frcs. bilden. Das war nicht ganz richtig, denn bis auf 2 Frcs. kann die französische Importerleichterung nie kommen.

Herr **Karcher**: Nahe daran.

Herr **Stumm**: Die Regierung hatte 7 1/2 Sgr. also 15 ℳ. seiner Zeit vorgeschlagen, das würde als Aequivalent gegen die acquits genügt haben?

Herr **Karcher**: O ja, aber knapp. Es ist nicht zu vergessen, daß die acquits sich eine ganze Zeit auf 17 Frcs. gehalten haben.

Herr **Huber**: Bei 20 Frcs. nehmen Sie den Parikurs an. Nun stehen aber die acquits immer etwas unter dem Eingangszoll, also diese Differenz zwischen dem Kurs und dem Eingangszoll von 18 bis 20 Frcs. würde Ihnen nicht ausreichend vorkommen, sondern Sie wollen statt 20 Frcs. 20 ℳ.?

Herr **Karcher**: Ich würde vorschlagen: 20 ℳ. Es scheint mir die Differenz, die ein Werk an Selbstkosten hat, wenn es vollauf arbeiten kann, gegen die Situation, wenn es wie wir nur zur Hälfte oder zu 2/3 arbeiten kann, eine so bedeutende zu sein, daß sie nicht mit weniger Mark pro Tonne ausgeglichen wird.

Vorsitzender: Haben Sie für andere Eisenfabrikate besondere Sätze?

Herr **Karcher**: Wir kommen jetzt auf Kleineisen. Hier liegt die Sache anders. Wir haben, wenn wir blos die Fabrikate ins Auge fassen, die wir fabriziren, sehr hohe Zollsätze für Drahtstifte nicht nöthig. Es ist dadurch bewiesen, daß wir heute nach dem Auslande konkurriren. Es gibt aber andere Eisenfabrikate, die nicht in derselben Lage sind. Zum Beispiel die Schraubenfabrikation, dieselbe war schon 1873, als blos die Zölle herabgesetzt wurden, sehr lahm gelegt und hat sozusagen vollständig aufgehört. Die Fabrik, wovon ich vorhin sprach und deren Tarif ich übergeben habe, arbeitete früher für den Handel, sie machte hauptsächlich Handelsschrauben und zu gleicher Zeit Förderwagenschrauben u. dgl. Artikel. Im Jahre 1873, als der Zoll auf 25 Sgr. heruntergesetzt wurde, trat sofort die französische Konkurrenz auf. Seitdem ging der Verkauf an Handelswaaren zurück, so daß zuletzt nach Aufhebung der Zölle keine Möglichkeit mehr war, in diesen Artikeln weiter zu arbeiten. Seitdem hatte sich die Fabrik auf die Produktion von kleinem Eisenbahnbedarf gelegt und kam sofort in Konkurrenz mit so vielen anderen Werken, die ihr eigenes Eisen verarbeiten, wie de Wendel u. dgl., mit denen sie auch nicht konkurriren kann. Nun hat sie versucht, im Brückenbau Beschäftigung zu finden. Das Werk ist aber eingerichtet als Schraubenfabrik und als solche kann es unmöglich bei geringem Zoll wieder in Gang kommen. Zölle, wie sie für Draht 2c. genügen, würden hier nicht ausreichen, sondern müßten höher bemessen werden, indem, wie ich schon angeführt habe, im Jahr 1873 die einfache Ermäßigung der Zölle auf 25 Sgr. pro Zentner schon störend eingewirkt hat. Es fragt sich nun: lassen sich verschiedene Tarife für Kleineisen feststellen? In diesem Falle würde ich für Draht und Stifte pro Tonne 35 ℳ. beanspruchen. Ich halte diesen Zoll für nöthig, da aus dem Briefe, den ich hinterlegt habe, hervorgeht, daß die acquits auf Eisen 30 Frcs. pro Tonne (3 Frcs. pro 100 kg) werth sind.

Herr **Stumm**: 35 ℳ. pro Tonne?

(Wird bejaht.)

Und in welcher Weise würden Sie den Draht vom Walzdraht bei der Verzollung trennen?

Herr **Karcher**: Gezogenen Draht vom Walzdraht? Durch die Dicke wie es gewöhnlich geschieht. Als Grenze werden 5 mm angenommen.

Herr **Stumm**: Sie würden also keinen Unterschied machen zwischen gezogenem und nichtgezogenem Drath?

Herr **Karcher**: Das läßt sich schwer bestimmen.

Herr **Stumm**: Walzen Sie nicht selbst unter 5 mm.

Herr **Karcher**: Ja.

Herr **Stumm**: Also auch für den Walzdraht verlangen Sie den erhöhten Zoll?

Herr **Karcher**: Wir können ja auch die Grenze unter 5 mm setzen. Wenn ich sage 35 ℳ. für Stifte und Kleineisenzeug, dann wäre dieser Satz für Schrauben, Bolzen u. s. w. noch ungenügend, es würde wenigstens 50 ℳ. erfordern.

Frage 4:

Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:

a) für die Eisenindustrie selbst,

b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

Wir erwarten nicht, daß für die Eisenindustrie eine sofortige Preiserhöhung eintritt, aber eine der Ursachen, die weitere Preisreduktion herbeiführen müßten, würde dadurch entfernt. Ferner würde der durch fremden Import entzogene Absatz der deutschen Industrie wieder gegeben, und unter heutigen Umständen ist vergrößerter Absatz so wichtig als verbesserte Preise. Für den Handel sehe ich keinen Nachtheil. Dessen Bestehen hängt nicht von dieser oder jener Bezugsquelle, sondern vom Konsum ab.

Auch für Konsumenten steht kein Nachtheil bevor, da eine Erhöhung der Preise erst eintreten kann, wenn Konsum und Export zusammen der möglichen Produktion gleichkommt. Der Export bedingt aber, daß die deutschen Preise die niedrigsten Preise des Auslandes nicht überschreiten. Demnach ist ein Aufschlag der Preise in Deutschland nicht eine nothwendige Folge des Zolles und bliebe durch einen gleichzeitigen Aufschlag des exportirenden Auslandes bedingt.

Frage 5:

Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Zölle allein können der Eisenindustrie nicht aufhelfen. Beinahe ebenso wichtig als die Erhaltung des inneren Marktes ist bei der großen Produktionsfähigkeit Deutschlands die Erhaltung und Hebung des Exports.

Ohne sehr bedeutenden Export ist der deutschen und der lothringischen Industrie insbesondere nicht dauernd aufzuhelfen. Wir würden es für einen Fehler halten, wenn man prinzipiell zum Schutzzoll zurückkehrte, Freihandel soll das Ziel sein, und Schutzzoll nur so lange dauern, bis von den anderen Ländern die Abschaffung ihrer Zölle erlangt ist; dann erst kann der Export sich entwickeln, aber bis zu diesem Moment erfordert sein Fortbestehen Opfer nicht allein von der Eisenindustrie, sondern auch von solchen Industrien, die an deren Erhaltung besonderes Interesse haben, namentlich Eisenbahnen und Kohlenbergwerke. Die Maßregeln, die eingeführt werden können, um die deutsche Industrie zu unterstützen, wären nach meiner Ansicht in erster Linie 1. möglichst niedrige Tarife für Rohmaterialien, und 2. ebenfalls möglichst niedrige Tarife für den Export von Eisen und Eisenwaaren.

Frage 6:

Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Um Ersatz für den Wegfall der Zölle zu bieten, müßte

der Transport der Rohmaterialien auf $1/3$ der heutigen Taxe herabgesetzt werden, was nicht möglich ist. Auch wäre es nothwendig, daß für das Ausland bei Bezug von Rohmaterialien die alte Taxe, also 3 mal so viel als die deutschen Werke bezahlen, was auch nicht ausführbar ist.

V.

Statistik.

Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machnn und event. welche?

Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Gegen die Statistik habe ich keine Einwendungen zu machen.

Herr **Stumm**: Es ist gestern, glaube ich, von dem Gesetzentwurf die Rede gewesen, zur besseren Kontrole der Statistik eine statistische Gebühr einzuführen; würden Sie durch ein solches Gesetz benachtheiligt werden?

Herr **Karcher**: Ganz bedeutend, weil bis zu 100 M. Zoll pro Waggon zu zahlen wären. Wir haben ganze Sendungen in Packete von 5 kg, also für den Waggon von 10 000 kg würden wir 2 000 Packete von 5 kg haben; wenn nun das Kolli, wie es heißt 5 ₰ kostet, so macht das 10 000 ₰, also 100 M. für eine Waggonladung. Das wäre noch schlimmer als eine Erhöhung des Eingangszolles im Auslande.

Herr **Huber**: Lassen sich nicht viele solcher Packete in eins vereinigen?

Herr **Karcher**: Das macht aber wieder bedeutende Kosten, dann können wir es ebensowohl in Fässer zusammenpacken. Für unseren Verkauf hängen wir von den Gewohnheiten des Auslandes ab; den Leuten ist es einerlei, ob uns durch eine andrere Verpackung Kosten entstehen, sie sagen einfach: das ist bei uns die gebräuchliche Verpackungsmanier. Andere Gegenden verlangen Kollis von 45 kg. Auch in diesem Falle wäre die Kollitaxe viel zu hoch.

Herr **Huber**: Außer der statistischen Abgabe hätten Sie gegen den Entwurf nichts einzuwenden?

Herr **Karcher**: Ich habe nur dann Bedenken dagegen, wenn eine statistische Taxe erhoben werden soll, um die statistische Kontrolgebühr dadurch rentabel zu machen. Ich halte die Statistik für wichtig genug, um dafür etwas zu bezahlen, aber ich glaube, daß es hinreichen würde, wenn man sagt: soviel kostet der Waggon und so viel kostet die Tonne, dabei ergäbe sich eine wohlfeilere Taxe.

Herr **Huber**: Haben Sie Erfahrungen über die französische statistische Gebühr?

Herr **Karcher**: Sie beträgt 10 Cts. pro Tonne; und 5 Cts. pro Kolli.

Herr **Stumm**: Haben sich die französischen Industriellen nicht beschwert?

Herr **Karcher**: Durch Einführung dieser Steuer wurde das Ausland mit herangezogen. Die französische Industrie hatte kein Interesse sich zu beschweren. Da der Import und die Durchfuhr viel bedeutender sind, als die Ausfuhr, so trägt das Ausland die Steuer zum größten Theil.

Vorsitzender: Die Gebühr muß auch beim Import gezahlt werden?

Herr **Karcher**: Ja!

Herr **Huber**: Aber Frankreich exportirt doch sehr viel, es trifft die Abgabe ja nicht blos Eisen, sondern alle Waaren, die ins Ausland gehen.

Herr **Karcher**: Die Steuern mußten in Frankreich beigebracht werden, und man ließ sich damals aus Patriotismus viel gefallen, was in einem anderen Moment sehr diskutirt worden wäre.

Vorsitzender: Ich danke dem Herrn Sachverständigen und schließe die Sitzung.

(Schluß 5 Uhr 30 Minuten.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Siebenundzwanzigste Vernehmung

am

22. November 1878

(Nachmittag 1 Uhr).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender.
" Geh. Ober-Regierungsrath Huber.
" Königl. bayr. Staatsrath v. Schloer.
" Geh. Kommerzienrath Stumm.
" H. H. Meier.
" Geh. Bergrath Dr. Wedding.

Sachverständiger: Herr Kommerzienrath Grüson aus Buckau (Magdeburg).

(Fragebogen A.)

Vorsitzender: Herr Kommerzienrath Grüson, Sie werden die Güte haben, uns zunächst über die Betriebsverhältnisse auf Ihren Werken Auskunft zu ertheilen.

Herr **Grüson**: Das Grundstück, auf welches ich meine Fabrik gebaut habe, ist ungefähr 32 Morgen groß. Es ist fast ganz bebaut, hat hauptsächlich eine große Gießerei und andere Räume, die die Werkstätten enthalten. Die größte und wichtigste von allen ist die Gießerei, weil ich vorwiegend meinen Verkehr auf die Gießerei beschränkt habe. Ich mache nur Maschinen, soweit Haupttheile derselben von Hartguß sind, also in Verbindung stehen mit dem guten festen Material, was ich erzeuge. Die Gießerei hat ungefähr 4 Morgen allein unter Dach, ist wohl eine der größten, die auf dem Kontinent existiren. Ich habe zur Zeit der größten Blüthe — das war in den Jahren 1872 und 1873 — täglich bis 3000 Ctr. Eisen geschmolzen, was aber jetzt heruntergegangen ist bis auf täglich 500 Ctr. In meinen Dreherwerkstätten arbeiten ungefähr 300 Arbeitsmaschinen; es ist auch ein großer Raum, der mit Sheddächern bedeckt ist und von oben erleuchtet wird. Daran schließt sich der Montirungsraum, in dem nur wenige Maschinen arbeiten, er ist 400 Fuß lang und 70 Fuß tief.

Außerdem habe ich noch eine Schmiede, die sich hinter der Gießerei befindet, ebenfalls ein Raum, der mit Sheddächern überdeckt ist und in dem sich ungefähr 42 Schmiedefeuer befinden.

Andere Räume sind noch die Bleigießerei für Ummantelung von Geschossen, Bleidreherei, Weichenbau und Panzermontage, welche gegenwärtig stilliegen.

Vorsitzender: Woher beziehen Sie Ihr Roheisen?

Herr **Grüson**: Hauptsächlich aus deutschen Werken, vom Harz, aus Rothehütte und Rübeland, dann viel aus Schmalkalden, von Utendörffer und Eichel, von schlesischen Werken, Alles Holzkohleneisensorten, die ich nur aus Deutschland beziehe.

Vorsitzender: Beziehen Sie auch englisches Eisen?

Herr **Grüson**: Schottisches, aber ich hoffe nur so lange, bis die deutschen Fabrikanten in der Lage sind, dasselbe Eisen in fortlaufend gleichmäßiger Qualität machen zu können, worauf wir leider noch eine Weile zu warten haben werden.

Vorsitzender: Woher beziehen Sie Ihre Koks?

Herr **Grüson**: Aus Westfalen.

Vorsitzender: Hat einer der Herren noch Etwas zu fragen in Bezug auf die Einleitung? — Wir gehen nun über zum Fragebogen.

I.

Wirthschaftliche Lage der deutschen Eisenindustrie an und für sich und mit Rücksicht auf die Produktionsverhältnisse des Auslandes.

a. Selbstkosten.

Frage 1:

Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Herr **Grüson**: Das, was ich hauptsächlich mache, ist Hartguß, und davon stelle ich her: Herzstücke, Räder, Walzen, Maschinenguß, der ebenfalls von besonderer Festigkeit und Güte sein soll, also Hartmaterial, sehr viel kleine Gegenstände, die sich für den Betrieb qualifiziren, für — ich will einmal sagen — Bergwerksmaschinen, Walzen, Stampfen, überhaupt Alles, was von Hartguß gemacht werden kann und eine besondere Bearbeitung nicht verlangt. — Dann stellten sich die Selbstkosten für Herz- und Kreuzungsstücke inklusive Abschreibung und Verzinsung des Kapitals, Alles mitgerechnet, auf 23,59 ℳ, Hartgußräder 25,64, fertige Panzerthürme 53,14, Weichguß 18,35 ℳ pro 100 kg.

Vorsitzender: Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Herr **Grüson**: Da habe ich einige Leute zu Mittheilungen aufgefordert, die keinen Hartguß, sondern Weichguß haben, die in Konkurrenz treten mit dem letztgenannten Selbstkostenpreise von 18,35 ℳ

Vorsitzender: Wie stellt sich das Verhältniß zwischen den Produkten in Hart- und Weichguß bei Ihnen?

Herr **Grüson**: Weichguß beträgt vielleicht 10 pCt. von Allem, was ich arbeite.

Vorsitzender: Wie steht es aber damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Herr **Grüson**: Die Selbstkosten sind ziemlich dieselben: 18—23 ℳ. Das Thaler Eisenhüttenwerk gibt an für Weichguß 14,30 ℳ — Das scheint aber ein Rechenfehler zu sein, nach den Angaben über die Details kommen allein 15,15 ℳ heraus. Das ist ohne Abschreibung und Verzinsung des Kapitals und ohne Ausschuß gerechnet. Tangerhütte gibt für Röhren, Handelsguß, Poterien die Selbstkosten auf durchschnittlich 20—21 ℳ pro 100 kg an. Im Allgemeinen kommt es also ungefähr auf denselben Preis heraus. Andere Selbstkosten sind für die Schmiedewerke 30—40 ℳ

Vorsitzender: Wie steht es mit den Kokspreisen?

Herr **Grüson**: Die sind eingerechnet.

Vorsitzender: Frage 3:

Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:
die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate?
die Transportkosten derselben?
die Arbeitslöhne?
die allgemeinen Betriebs-, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

Herr **Grüson**: Das liegt alles mit darin.

Vorsitzender: Können Sie das nicht detailliren?

Herr **Grüson**: Pro 100 kg 75 pCt. Roheisen u. s. w. Ich habe es aufgeschrieben aus meiner Werkstatt und aus der Werkstatt von R. Wolff in Buckau u. s. w., aber es würde zu weit führen, wenn ich es vorlesen wollte; ich stelle deshalb das Tableau zu Ihrer Verfügung.

Vorsitzender: Sie haben also nichts dagegen, wenn es mit abgedruckt wird?

Herr **Grüson**: Nein.

In den Selbstkosten pro 100 kg sind enthalten:	Hartguß-Räder. pCt.	Hartguß-Herzstücke. pCt.	Weichguß. pCt.	Panzer-platten. pCt.	Panzer-thürme. pCt.
Roh- und Brucheisen	75	59	40,40	38,10	58,5
Steinkohlen	0,25	0,3	0,40	0,25	—
Sand- und Braunkohlen	0,08	0,1	0,12	0,05	—
Koke	1,90	2,1	2,20	1,30	—
Formsand	0,40	0,4	0,60	0,03	—
Formstifte	0,10	0,1	0,10	—	—
Stabeisen	0,30	0,3	0,30	—	—
	78,03	62,3	44,12	39,73	58,5
Frachten	5,2	5,1	4	4,1	3,1
Arbeitslöhne	23	20	28	10	10,9
Allgemeine Betriebs- und Unterhaltungskosten	19	17,6	8	18,5	8,3
Generalkosten (Verwaltungskosten)	4	4,4	6	9,7	7,2
Abschreibungen	4	4,2	5	10,4	6
Verzinsung	6	6,3	7,5	10,7	6
In den Generalkosten sind an Beamtengehältern enthalten:	2	2,1	2,8	4,8	3,6

Die Addition dieser Prozentsätze ergibt meist mehr als 100. — Der Ueberschuß drückt den Gußbruch aus.

Eisenhüttenwerk Thale gibt an für Weichguß:

Koks	0,471 ℳ	pro 100 kg
Roheisen	6,89 „	„
Transportkosten des Koks	0,955 „	„
Transportkosten des Roheisens	0,97 „	„
Formerlöhne	2,171 „	„
Generalien 100 pCt.	2,171 „	„
Schmelzkosten	1,50 „	„
Sa.	15,15 ℳ	pro 100 kg

ohne Amortisation, Zinsen und Ausschuß.

Stolberg'sche Maschinenfabrik Magdeburg gibt an, daß sich ihre Selbstkosten für ihre diversen Fabrikate vertheilen auf:

Rohmaterial	25—40 pCt.
Arbeitslöhne	16—30 „
Betriebs- u. Unterhaltungskosten, Gehälter und Amortisation	24—45 „

Frage 4:

Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapita-

lien? Sind diese Beträge unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

Herr **Grüson**: Ich amortisire und schreibe Alles ab mit 10 pCt. In unserer Art des Geschäfts geht es nicht anders, weil auf ein gleichmäßig gutes Geschäft in meinen Hauptfabrikaten, Hartguß-Geschosse und Panzerungen, nicht auf alle Zukunft zu rechnen ist; es dauert vielleicht nicht lange, dann wird durch fortwährende Verbesserungen ein anderer Artikel in den Vordergrund gestellt. Deshalb muß ich von meiner Fabrik ein bedeutendes Kapital herunterschreiben.

Herr **Stumm**: Ich möchte die Frage an den Herrn Sachverständigen richten, ob er nicht vielleicht diese Tabellen bei Korrektur des stenographischen Berichts gleichzeitig mit korrigirt, so daß sie direkt abgedruckt werden können?

Herr **Grüson**: Die meinigen sind sehr übersichtlich. Ich glaube, es ist ziemlich dasselbe darin enthalten, wie in diesen Papieren, nur ist es hier mit mehr Worten gesagt.

Ich schreibe also 10 pCt. ab von Gebäuden, wie von Anderem. In der besseren Zeit, als das Geschäft noch gut ging, habe ich, um überhaupt meine Kapitalien herunter zu bekommen, von allen Neuanschaffungen gleich $33^1/_3$ pCt. abgeschrieben.

Vorsitzender: In diesen Selbstkosten ist die Amortisation enthalten und ebenso die Verzinsung?

Herr **Grüson**: Ja; die Verzinsung mit 4 pCt. Ebenso macht es die Tangerhütte. Dieselbe verzinst ihr Kapital mit 4 pCt., rechnet von Modellen 10 pCt., von massiven Gebäuden 1 pCt. und vom Fachwerk 2 pCt.; durchschnittlich nimmt sie 3 pCt. des im Werke arbeitenden Kapitals an; ich nehme 4 pCt. an.

Vorsitzender: Frage 5:

Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

Herr **Grüson**: Darin findet bei mir kaum ein großer Unterschied statt; ich habe in allen diesen Jahren sehr viel zu thun gehabt; 1855 fing ich an mit der Fabrik. Damals stand mir sehr wenig Kapital zur Verfügung, ich habe erst anfangen müssen neue Werkstätten zu bauen, da war auf Zins nicht zu rechnen. Im Jahre 1869 stellten sich die Selbstkosten der Hartgußräder auf $26{,}_{50}$ *M.* und 1873, als das Material und die Arbeitslöhne sehr viel theurer waren, kamen sie auf 37 *M.* pro 100 kg, Hartgußherzstücke 23 *M.* im Jahre 1869 und 35 *M.* im Jahre 1873; Weichguß 19 *M.* pro 100 kg im Jahre 1869 und 28 *M.* im Jahre 1873.

Vorsitzender: Frage 6:

Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

Herr **Grüson**: 1869 war das erste Jahr, in dem ich meinen Betrieb in meinen neugebauten Werkstätten hatte; ich hatte mein neues Werk erst in diesem Jahre gebaut und damals steckten in demselben 860 000 *M.*; dies Kapital ist gestiegen bis 1874 auf 7 360 000 *M.* und dann durch Abschreibungen und geringeren Betrieb heruntergegangen auf 4 840 000 *M.*

Verluste, die ich in anderweiten Unternehmungen gehabt habe, sind hier nicht in Betracht gezogen.

Herr **Meier**: Welche Werke sind es?

Herr **Grüson**: Die sächsische Eisenindustrie-Gesellschaft in Pirna. Dann hatte ich die Grube „Friede" in der Nähe von Dortmund, die habe ich abgegeben für den halben Erwerbspreis.

Vorsitzender: Die Frage 7:

Steckt Gründergewinn darin, event. in welchem Maße?

erledigt sich.

Frage 8:

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Herr **Grüson**: Ich habe mit dem Auslande nur in einem Punkte zu konkurriren, das sind die Hartgußwalzen. Das Ausland (England, Belgien) liefert hauptsächlich nur Hartgußwalzen herüber nach Deutschland. Da ist mir die Konkurrenz etwas schwer; ich kann kaum für die Preise, die die Engländer hierfür bekommen, die Hartgußwalzen liefern.

Herr **Stumm**: Konkurriren Sie nur mit anderen Hartgußgegenständen? Nicht auch dadurch, daß Sie mit Stahl in Konkurrenz treten?

Grüson: Das ist nur in Bezug auf Räder, Herz- und Kreuzungsstücke der Fall.

Herr **v. Schloer**: Sie verstehen unter „konkurrirendem Ausland" besonders England?

Herr **Grüson**: Ja, auch Schweden für Geschosse u. s. w., das konkurrirt aber nicht mit mir.

Vorsitzender: Was machen Sie überhaupt?

Herr **Grüson**: Räder, Walzen, Kriegsmunition, Panzerstände.

Vorsitzender:

b. Arbeiterverhältnisse.

Frage 1:

Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

Herr **Grüson**: Nein, wir haben keinen Ueberfluß an Arbeitern, aber wir haben doch auch soviel, als wir brauchen, und gegenwärtig mehr, denn es fehlt immer etwas an Arbeit, ich könnte noch viel mehr Arbeiter beschäftigen.

Vorsitzender: Frage 2:

Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

Herr **Grüson**: Ja; ich habe auch wieder eine Zusammenstellung gemacht, die stelle ich zur Verfügung.

Durchschnittszahlen der bei mir seit Anfang 1873 beschäftigten Arbeiter.

	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.
Januar	1380	1504	1542	1071	1354	1002
Februar	1418	1497	1579	1057	1447	1003
März	1455	1390	1575	744	981	978
April	1493	1312	1601	686	891	972
Mai	1384	1331	1586	656	889	947
Juni	1422	1353	1457	620	875	936
Juli	1367	1352	1266	635	884	764
August	1405	1363	1165	627	888	689
September	1413	1352	1066	620	911	677
Oktober	1451	1344	1031	602	927	672
November	1388	1386	1035	604	946	—
Dezember	1392	1446	1072	645	967	—

Vorsitzender: Frage 3:

Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

Herr **Grüson**: Die Durchschnittsarbeitslöhne waren im Jahre 1869 für Former 3,80 *M.* für die 10stündige Arbeitsschicht und stiegen bis auf 5 *M.* im Jahre 1873 bis 1874, dann fielen die Löhne allmählich und die jetzt gegebenen sind fast wieder dieselben, wie die von 1869 und betragen für Former 3,70 *M.* pro 10stündige Arbeitsschicht.

Vorsitzender: Haben Sie auch andere Arbeiterbranchen?

Herr **Grüson**: Ja, außerdem sind die Hofarbeiter, die hatten 1869: 2,50 *M.*, 1873/74: 2,70 *M.*, 1878: 2,40 *M.*, die Dreher 1869: 3,50 *M.*, 1873/74: 4,10 *M.* und 1878: 3,55 *M.*; Tischler 3,45 *M.* im Jahre 1869, 4,10 *M.* im Jahre 1873/74 und 3,50 *M.* in diesem Jahre. Alles pro zehnstündige Arbeitsschicht. Dasselbe Verhältniß des Steigens und Fallens der Löhne hat auch bei den übrigen Kategorien meiner Arbeiter stattgehabt.

Vorsitzender: Frage 4:

Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

Herr **Grüson**: Ich würde zu einer Lohnherabsetzung nicht rathen, denn die meisten Arbeiter haben Familien; was sie jetzt bekommen, ist das Minimum dessen, was sie haben müssen. Ich habe es immer geliebt, daß die Arbeiter viel verdient haben, sie müssen ihre Kinder erziehen u. dergl. und haben keinen anderen Verdienst. Wenn wir die belgischen Verhältnisse hätten, daß auch die Frauen und Kinder mitarbeiten könnten, dann wäre es anders. Wo aber hier der ganze Unterhalt dem Manne obliegt, können wir mit dem Lohne nicht heruntergehen. Eine Herabsetzung würde böses Blut machen und das Verhältniß, welches sich zwischen Fabrikant und Arbeiter gebildet hat, sehr viel mehr verschlimmern.

Vorsitzender: Frage 5:

Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

Herr **Grüson**: Widerspenstigkeit, Unlust zur Arbeit u. s. w.

Vorsitzender: Frage 6:

Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Herr **Grüson**: Lohnerhöhungen haben nicht viel Vortheil gebracht; es war in den Schwindeljahren, als die Löhne sehr viel erhöht wurden, aber das hat die Arbeiter verdorben, sie sind in die Genußsucht hineingekommen, und in Ausgaben, die sie früher nicht gekannt haben, die Putzsucht der Frauen und dergleichen mehr hängt damit zusammen, das ist die Folge von Lohnerhöhungen. Es ist eine Erfahrung, daß die Arbeiter, je weniger sie haben, desto besser auskommen. Der Arbeiter kann zu viel Geld nicht vertragen, hat er viel, so wird es Sonntags durchgebracht und Montags fängt er wieder von vorn an, und hat höchstens seine Schulden bezahlt.

Vorsitzender: Frage 7:

Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

Herr **Grüson**: Nein, nur einmal im Jahre 1873, wo das Geschäft sehr gut ging. Das merkt ja der Arbeiter sofort und stellt seine Forderungen höher. Als das die Leute merkten, fingen ungefähr 60 Mann in den Gießereien an mehr zu fordern, Leute die ich jeden Tag von der Straße neu bekommen konnte. Diese habe ich sämmtlich entlassen und andere genommen, und es ging seinen ruhigen Gang weiter. Seit der Zeit ist nie wieder etwas vorgekommen.

Vorsitzender: Frage 8:

Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

Herr **Grüson**: Die Löhne in England sind etwas höher als bei uns — glaube ich wenigstens. Genaue Auskunft kann ich nicht geben.

Vorsitzender: Deshalb werden Sie Frage 9:

Sind dieselben einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

auch nicht beantworten können.

Herr **Grüson**: Das möchte ich mir auch nicht erlauben.

Vorsitzender:

c. Frachten.

Frage 1:

Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

Herr **Grüson**: Mein Hauptabsatz ist das ganze innere Deutschland, überall wo Eisenbahnen sind oder Hüttenwerke.

Vorsitzender: Haben Sie Absatz auch nach dem Auslande?

Herr **Grüson**: Nach dem Auslande geht auch viel, darauf kommen wir erst später. Stückgut zahlt $1^1/_{12}$ ₰ bis $1^2/_3$ ₰ Fracht bei 100 kg und pro Kilometer. Bei Verladung von 5 000 kg beträgt die Fracht $^1/_2$—$^2/_3$ ₰, bei Verladung in voller Wagenladung von 10 000 kg $^3/_7$—$^4/_7$ ₰.

Vorsitzender: Frage 2:

Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Herr **Grüson**: Meistentheils verlade ich in offenen Wagen und es geht größtentheils in ganzen Ladungen fort. Beschwerden gibt es insofern, daß man wohl wünscht, daß die Frachtsätze niedrigere würden. Die Frachtsätze sind sehr verschieden, besonders seitdem die neuen Tarife gemacht sind. Z. B. wenn ich etwas zu schicken hatte zwischen Buckau und Halberstadt, so zahlte ich nur 48 ₰ für 100 kg, jetzt 85 ₰. Das ist also ein Unterschied von 48 pCt.; von Buckau nach Berlin zahlte ich früher 12 ₰, jetzt 19,7 ₰, ein Unterschied von 64 pCt.; von Tangerhütte nach Magdeburg früher pro 100 kg 36 ₰, jetzt 64 ₰, also 80 pCt. Unterschied; von Tangerhütte nach Oschersleben früher 62 ₰, jetzt 1,07 ℳ, also 70 pCt. Unterschied. So sind die Frachten alle furchtbar aufgeschlagen. Es wäre sehr angenehm, wenn dieselben etwas herabgesetzt würden. Die hannöversche Maschinenfabrik zahlte nach Alfeld früher 1,24 ℳ, jetzt 2,14 ℳ, also 72 pCt. mehr und so sind 70—77 pCt. aufgeschlagen nach den verschiedenen Richtungen hin.

Herr **Meier**: Sind das noch die alten leichten Pfennige?

Herr **Grüson**: Nein, das ist Alles auf das neue Münzsystem gebracht.

Vergleichsfrachten für die Stückgutklasse nach den jetzigen und den früheren Tarifen, von H. Grüson, Buckau.

km		früher	jetzt		also jetzt mehr in Prozenten.
	Buckau-Halberstadt pro 100 kg	0,576 ℳ	0,85 ℳ	=	ca. 48 pCt.
	Buckau-Berlin „ „ „	1,20 „	1,97 „	=	„ 64 „
	von Tangerhütte, Eisen- und Emaillirwerk.				
40.	Tangerhütte-Magdeburg pro 100 kg	0,36 ℳ	0,64 ℳ	=	„ 80 „
79.	Tangerhütte-Oschersleben „ „ „	0,62 „	1,07 „	=	„ 70 „
99.	Tangerhütte-Halberstadt „ „ „	0,76 „	1,29 „	=	„ 70 „
125.	Tangerhütte-Berlin „ „ „	0,94 „	1,58 „	=	„ 70 „
159.	Tangerhütte-Leipzig „ „ „	1,26 „	1,95 „	=	„ 60 „
175.	Tangerhütte-Hildesheim „ „ „	1,30 „	2,13 „	=	„ 60 „

Tangerhütte bezahlt jetzt pro anno 32 400 ℳ Fracht durchschnittlich mehr als früher; auf seine Eingabe dieserhalb ist das Werk von der Magdeburg-Halberstädter Bahn abschläglich beschieden.

Von der hannoverschen Maschinenbau-Aktiengesellschaft, vormals Georg Eggestorf, Linden vor Hannover.

	früher	jetzt	also jetzt mehr in Prozenten.
Linden-Alfeld pro 100 kg	1,24 ℳ	2,14 ℳ	72 pCt.
Linden-Burgdorf „ „ „	0,78 „	1,38 „	77 „
Linden-Bückeburg „ „ „	1,32 „	2,26 „	71 „
Linden-Hannover „ „ „	0,94 „	1,66 „	77 „
Linden-Münden „ „ „	1,86 „	3,15 „	70 „
Linden-Göttingen „ „ „	1,64 „	2,78 „	70 „

Vorsitzender: Frage 3:

Genießt das Ausland billigere Frachten, als Sie, und in welcher Weise macht sich dies geltend?

Herr **Grüson**: Das Ausland, besonders England, kommt mir in das Geschäft; es genießt billigere Frachten, weil es in der Regel für seine Waaren von den Häfen nach weiteren Plätzen, z. B. Oberschlesien, nach Differentialtarifen verfrachtet. Also die Engländer zahlen weniger Fracht dafür und können billiger liefern. Ich muß mehr nach Oberschlesien bezahlen als England dahin.

Vorsitzender: Das würde zum Folgenden Frage 4:

Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

gehören.

Sie meinen, daß die Einheitsfrachtsätze von Stettin nach Breslau niedriger sind, als von Magdeburg nach Breslau.

Herr **Grüson**: Ja, das muß natürlich auf die Waare geschlagen werden.

Ich möchte mir noch eine Bemerkung erlauben. Wenn ich Güter bekomme, welche auf der Berlin-Potsdamer Bahn nach Buckau gehen, dann müßten sie eigentlich über den Zentralbahnhof kommen. Zwischen dem Zentralbahnhof aber und dem Buckauer Geleise der Berlin-Potsdamer Bahn, da liegt der Leipziger Strang. Wenn die Berlin-Potsdamer Bahn mir etwas herüberschicken will, dann muß sie von dem Zentralbahnhofe nach Biederitz zurück, das ist eine Meile von Magdeburg, und von dort hat sie das alte Geleise der früheren Linie, das über die Elbe führt, und da wird es zurückgeführt nach Buckau, und auf solchen Umwegen bekomme ich das Gut natürlich mit größeren Kosten. Das Alles der Konkurrenz wegen zwischen Magdeburg-Halberstadt und Berlin-Potsdam.

Herr **Meier**: Dafür müssen Sie natürlich mehr bezahlen?

Herr **Grüson**: Jawohl.

Die Kohlen, welche Henschel und Sohn in Kassel bekommen, laufen durch den Kasseler Bahnhof hindurch nach Hannover-Minden, und dann nach Kassel zurück, weil sie dann billigere Fracht haben; sie sind dann für Henschel billiger, als wenn er sie direkt nach Kassel kommen läßt.

Dann nehmen die Bahnen bei Umladung auf andere

Strecken außerdem noch eine Expeditionsgebühr, deren Höhe ich nicht genau feststellen kann, weil sie innerhalb der Fracht liegt, die aber für kurze Strecken die Sache furchtbar theuer macht.

d. Verkaufspreise.

Frage 1:
Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte?

Für Hartgußherzstücke sind es 20 bis 22 ℳ pro 100 kg, bei kleineren Quantitäten und ungangbaren Konstruktionen auch bis zu 3 ℳ mehr; für Hartgußräder 25 bis 30 ℳ, für Weichguß in großen Stücken 18 bis 20 ℳ in kleineren bis 30 ℳ, je nach Form und Gewicht.

Frage 2:
Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Die anderen Werke, z. B. Henschel und Sohn verkauft seine Lokomotiven für 0,8—0,9 ℳ pro kg, seine Werkzeugmaschinen 0,45 bis 0,8 ℳ pro kg.

Die Verkaufspreise von Tangerhütte sind für diversen Weichguß durchschnittlich 18 bis 20 ℳ pro 100 kg, bringen also als Gewinn nicht einmal die volle Verzinsung des Kapitals, also die rechnen weniger Kapitalzinsen, um besser konkurriren zu können.

Frage 3:
Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

Die Herzstücke sind derjenige Artikel, welcher am meisten den Preis für meine ganze Produktion bestimmt hat, weil seine Schwankungen dem Ausfall der Submissionen folgten; sie stellen sich 1869 auf 22 ℳ, 1871 auf 26 ℳ, 1872 auf 30 ℳ, 1873 auf 36 ℳ, — das war der höchste Punkt, dann sind sie wieder heruntergegangen: 1874 auf 35 ℳ, 1875 auf 27,50 ℳ, 1876 auf 24,50 ℳ, 1877 auf 22 ℳ, 1878 auf 21,50 ℳ Bei Henschel und Sohn in Kassel sind als die Lokomotiven billiger geworden um 15 pCt. und die Werkzeugmaschinen um 20 pCt., das hängt aber immer nur mit der Fluktuation des Preises der Rohmaterialien und der Löhne zusammen und diese markirt sich in den Produkten.

Frage 4:
Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Bei Ausländern nehme ich in der Regel höhere Preise, um das größere Risiko für Kredit und Valuta zu decken, während ich bei Inländern die Preise loko Fabrik ermäßige, wenn ein weiter Transport darauf kommt, um den Artikel nicht zu theuer zu machen.

Die höhere Preisstellung für das Ausland ist bei meinen Spezialitäten zulässig, Weichguß- und Konkurrenzmaschinen exportire ich überhaupt nicht. Werke meiner Gegend, die letztere exportiren (Zeitzer Eisengießerei liefert Maschinen für Parraffinfabrikation nach Oesterreich), müssen, um Zoll, Fracht und Konkurrenz zu überwinden, nach dem Auslande sehr viel billiger sein als im Inlande.

Vorsitzender: Damit ist die

Frage 5:
Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

auch erledigt.

Frage 6:
Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

Frage 7:
Verkauft dasselbe für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt, und in welchem Verhältniß und aus welchen Gründen geschieht dies?

Herr **Grüson**: Das Ausland macht es wunderbar; sobald es sieht, daß es mit Konkurrenz zu thun hat, drückt es die Preise herunter. So wie z. B. Brown in Sheffield, der bisher immer Panzerplatten für die deutsche Marine gewalzt hatte, hörte, daß Dillingen auch damit anfange, hat er die Preise um $^2/_3$ geworfen, um es Dillingen unmöglich zu machen. Das sind Manöver, die hin und wieder gemacht werden, aber lange können es die Werke ja nicht durchführen. Die Engländer rechnen hauptsächlich darauf, daß die Massenproduktion die Unkosten und Zinsen einbringt, viele von unseren Fabrikanten rechnen ja auch so.

e. Kreditverhältnisse.

Frage 1:
Finden die Werke Ihres Distriktes Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Meine umliegenden Werke haben nur theilweise das Betriebskapital; wenn sie etwas brauchen, wird es ihnen entsetzlich schwer gemacht.

Frage 2:
Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

Gewöhnlich gibt man 1 pCt. über den Diskonto oder auch den Lombardzinsfuß der Reichsbank, je nachdem die Banquiers gnädig sind, und 2 pCt. Provision pro anno; das sind noch günstige Bedingungen und viele werden wohl noch mehr bezahlen müssen. Ich glaube, manche Werke würden gern 10 pCt. geben, wenn sie nur das Kapital bekommen könnten.

Frage 3:
Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde?

Die Metalle, Roheisen, Kupfer, Zinn und Blei, die ich gebrauche, kaufe ich mit 3 Monat Wechsel, alles Uebrige aber gegen Kassa, z. B. Kohlen und alle Kleinmaterialien. Wir verkaufen größere Posten mit 3 Monat Accept, häufig auch mit Anzahlung. Das gesammte kleine Geschäft wird gegen freies dreimonatliches Ziel abgeschlossen, dieses aber häufig bis auf 6 und 9 Monate ausgedehnt. Mit dem Staat mache ich andere Bedingungen, da ist von Zahlen nicht weiter die Rede; ich bekomme Vorschüsse, am Schluß der Lieferung wird abgerechnet, und ich bekomme die Ueberschüsse heraus, die in der Regel noch ziemlich bedeutend sind, ohne dabei aber Verzinsung rechnen zu können, das leidet der Staat nicht.

Frage 4:
Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt?

In der ersten Zeit hat es überhaupt auf den Handel einen schlimmen Eindruck gemacht, daß die Kapitalien der Banken durch Verminderung des Banknotenumlaufs alle reduzirt wurden und diese die Kredite ihren Kunden kündigen

mußten, da ist Mancher in große Verlegenheit gekommen, und dies hat sich nur allmählich ausgeglichen.

Frage 5:

Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

Das kann ich nicht sagen.

f. Einfluß der Gesetzgebung.

Frage 1:

In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?

Frage 2:

Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung u. s. w.?

Ich kann nicht sagen, daß ich große Nachtheile bemerkt hätte; jedenfalls hat uns das Haftpflichtgesetz die Waare vertheuert, weil wir jetzt unsern Arbeiter gegen Schaden versichern müssen. Tangerhütte hat berechnet, daß ihm dadurch die Tonne Material à 20 Ctr. um 1 *M.* vertheuert wird. Die Schulpflicht, die Wehrpflicht und die Bestimmungen über jugendliche Arbeiter hindern die Leistungsfähigkeit unseres Arbeiters. Englischen und belgischen Arbeitern gegenüber kommt er zu spät an die Arbeit und wird zu oft davon genommen, um es zu derselben Fertigkeit und Stetigkeit zu bringen.

g. Allgemeine Lage.

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Vollauf beschäftigt ist eigentlich gar kein Werk, sie arbeiten alle mit weniger Leuten und zwar durchschnittlich mit der Hälfte als zu normaler Zeit.

Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen Sie?

Die Rentabilität ist eine sehr geringe, die meisten sind froh, wenn sie mit dem blauen Auge davonkommen und viele haben in den letzten Jahren nicht unbedeutend verloren.

Frage 3:

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?

Bis zum Kriege 1870/71 waren sie normal, während des Kriegsjahres still und entwickelten sich dann in immer steigendem Maße bis Ende 1873, danach sind sie aber rapide heruntergegangen.

Frage 4:

Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Das wird bei uns und überall ziemlich dasselbe sein. 1872 ist eine ungeheure Anzahl von Werken zur großen Ausdehnung gebracht, daraus folgte eine große Produktionsfähigkeit der Werke, die momentan ausgenutzt wurde, denn sie mußten zeigen, was sie leisten konnten und so ist eine große Ueberproduktion in allen Ländern entstanden. Ein großer Theil der Werke ist wieder zurückgegangen, sie haben die Arbeit theilweise eingestellt; im Auslande dagegen, wo mehr Kapital ist, besteht die Ueberproduktion noch fort, während ich kaum glaube, daß eine solche bei uns gegenwärtig noch vorhanden ist.

Vorsitzender: Es ist also umgekehrt ein Mangel an Konsumtionsfähigkeit?

Herr **Grüson**: Ja, das ist der große Uebelstand bei uns.

II.

Wirkung der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markte.

Frage 1:

Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Da habe ich hauptsächlich in Hartgußwalzen mit den englischen Werken zu konkurriren; in Eisenkonstruktion habe ich, seitdem die westfälischen Fabrikanten in Folge der ausländischen Konkurrenz ihre Preise so sehr ermäßigten, wenig mehr zu thun. Dann begünstigt die ausländische Konkurrenz das Vorurtheil des am meisten kaufenden Publikums gegen das deutsche Fabrikat. Es verlangt z. B. in Lokomobilen immer englisches Fabrikat, obgleich es das deutsche besser haben kann.

Vorsitzender: Die inländische Konkurrenz haben Sie nicht zu fürchten?

Herr **Grüson**: Nein; ich habe allerdings Konkurrenz, die spricht aber im Verhältniß zu der großen Masse nicht mit. Auch die königlichen Werke thun mir nicht viel Schaden, aber wenn sie aufhören wollten mitzuarbeiten, so wäre mir das allerdings lieb. Sie haben eine zu große Avantage, denn das Kapital und die Verwaltung kostet ihnen nichts.

Vorsitzender: Ich dächte doch.

Herr **Grüson**: Nein, es sind ja kommandirte Offiziere; das steht in keinem Verhältniß zu dem, was wir bezahlen müssen. Spandau macht uns in Bezug auf die Geschosse, die ich lange lieferte, eine unangenehme Konkurrenz; wenn das nicht wäre, wäre es uns lieber. Das ist aber nur ein Wunsch, den ich ausspreche, und ich möchte damit keineswegs tadeln. Häufig sogar arbeitet die Staatskonkurrenz theurer trotz billiger Verwaltung, wenn sie auf ein Fabrikat nicht besonders eingerichtet ist und wie meistens, ihre Arbeiter wenig leisten. Aber in anderen Branchen ist diese Konkurrenz unangenehm, z. B. beim Schiffsbau. Ich brachte im Jahre 1864 die norddeutsche Schiffsbau-Aktiengesellschaft in Gaarden bei Kiel zusammen, die recht gute Geschäfte machte. Bald darauf legte der Staat dicht daneben ein großes Werk an. Das ist für ein kleines Privatwerk ein schlimmes Ding. Dann bekamen wir auch keine Aufträge vom Staat bis vor einigen Jahren. Durch Submissionen wurden dabei aber die Preise immer sehr heruntergedrückt. Die Privatwerke müssen Arbeit haben, wenn sie bestehen wollen und bekommen sie keine hohen Preise, so acceptiren sie die Lieferung der Arbeit halber ohne Verdienst. So hat obiges Werk bei der Kaiserlichen Yacht „Hohenzollern“ 400 000 *M.* zugesetzt und steht jetzt nach Ablieferung der Korvetten „Blücher“ und „Bismarck“, an denen ebenfalls nichts verdient wurde, vor seinem Untergange.

Herr **Stumm**: Wenn Spandau seine Geschosse selbst produzirt, konkurrirt es mit Ihnen zwar nicht auf dem Handelsmarkt, aber insofern doch, als Sie dadurch gehindert werden, an die deutsche Kriegsverwaltung Ihre Geschosse abzusetzen, es bildet also immer eine innere Konkurrenz für Sie.

Herr **Grüson**: Es ist aber eine Konkurrenz, die sie sich selbst macht, es ist kein Marktgeschäft.

Vorsitzender: Sie haben aber dadurch weniger Absatz, denn die Nothwendigkeit des Gebrauchs liegt doch vor.

Herr **Grüson**: Den verliere ich allerdings dadurch.

Herr **Stumm**: Das würde keinen Unterschied machen, ob die Kriegsverwaltung sie in Spandau selbst herstellt oder durch die Bergverwaltung herstellen läßt?

Herr **Grüson**: Nein, das ist alles Fiskus.

Herr **Stumm**: Jedenfalls glauben Sie, daß Private es billiger machen würden, als die Kriegsverwaltung selbst?

Herr **Grüson**: Wenn ich die Preise von der Spandauer Geschützgießerei immer gewußt hätte, hätte ich oft ein besseres Geschäft gemacht; ich kalkulire mit üblichem Gewinn, aber ich weiß, daß ich öfters unter den Spandauer Preisen gewesen bin.

Frage 2:

> Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

In Hartguß habe ich außer den Walzen wenig von der Konkurrenz des Auslandes zu fürchten, dagegen konkurrirt Frankreich und England viel in Röhren in sehr großen Massen mit Tangerhütte.

Vorsitzender: Sie selbst führen Erzeugnisse der ausländischen Eisenindustrie nur in schottischem Roheisen ein?

Herr **Grüson**: Ja, andere Gegenstände nicht.

Frage 3:

> Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Ja, das schottische Roheisen führe ich noch jetzt ein, es ist aber in neuerer Zeit von den Harzer Werken in Blankenburg am Harz und von der Gutehoffnungshütte in Sterkrade (Direktor Jacoby) Roheisen offerirt, welches dem schottischen an Güte entspricht.

Es ist nur das Unglück bei unseren deutschen Werken, daß, wenn wir uns darauf einrichten von ihnen Eisen zu beziehen, wir es nie in gleichmäßiger Qualität bekommen, während wir es von den schottischen Werken sofort bekommen und stets von gleicher Güte; Blankenburg hat mir vor einem Jahr Koks-Roheisen offerirt, ein schönes weiches graues Eisen; ich schloß mit ihm ein Quantum zum Versuch ab, aber als ich die erste Wagenladung erhielt, war es schon nicht mehr das offerirte Eisen. Wir können uns leider hier nicht auf die Fabrikation verlassen, während ich z. B. von Glasgow stets ein wunderschönes Eisen geliefert bekomme.

Frage 4:

> Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

Ja, wir hoffen, daß es anders wird. Ich glaube, daß wir durch den Zoll das Eisen doch nicht theurer bezahlen müssen; das wird durch die Konkurrenz bald wieder herunter kommen müssen.

Vorsitzender: Die beiden Bemerkungen decken sich doch nicht; warum ist denn dieses bessere Verhältniß nicht gleich hergestellt worden, als die Zölle bestanden?

Herr **Grüson**: Die Zölle sind in einer Zeit herabgesetzt, wo unsere Werke so vollauf zu thun hatten, daß sie nicht Lust hatten, es zu thun, und als die Zölle gänzlich fielen, da ging das Geschäft gleichzeitig rapide herunter. Das hatte kein Mensch voraussehen können. Wenn man noch ein Paar Jahre gewartet hätte, wären die Zölle wahrscheinlich nicht gefallen. Die Zölle sind jetzt nothwendig, damit die Leute zuerst etwas mehr verdienen und dadurch veranlaßt werden, besser zu fabriziren. Wenn dies der Fall ist, dann dürfen wir nicht mehr vom Auslande beziehen und brauchen nicht für $^1/_4$ oder $^1/_2$ Jahr abzuschließen und die Waare in Schiffsladungen vor Wintersanfang kommen zu lassen, dann kann ich z. B. bei dem inländischen Werk gleich für das ganze Jahr abschließen und bekomme das Eisen regelmäßig alle Monate.

Vorsitzender: Sie meinen also, daß im ersten Moment durch den Schutzzoll die Preise hoch gehen werden und sich dann durch die Konkurrenz wieder legen.

Herr **Grüson**: Ja!

Herr **Stumm**: Zur Aufklärung möchte ich bemerken, daß ein Werk, welches seither weißes Eisen produzirt hat, nicht ohne Weiteres graues Roheisen machen kann, es braucht oft andere Heizapparate 2c. dazu. Also der Fall ist denkbar, daß ich durch einen Zoll höhere Preise bekomme, daraufhin Verbesserungen einführe und schließlich mit den Preisen wieder herunter gehe.

Herr **Grüson**: Jawohl, dann bekommen wir auch gutes Eisen.

Vorsitzender: Sie meinen also nicht, daß das Gießereiroheisen überhaupt nicht in Deutschland gemacht würde, sondern daß es nur nicht in der guten Qualität gemacht wird, in der Sie es gebrauchen?

Herr **Grüson**: Zum Hartguß habe ich andere deutsche Werke, die mir permanent gutes Eisen liefern. Dieser Vorwurf bezieht sich vorzugsweise auf die westfälischen und rheinischen Werke, welche Koksroheisen fabriziren.

Vorsitzender: Sie wollten aber nicht sagen, daß gutes Koks-Roheisen in Deutschland nicht gemacht wird?

Herr **Grüson**: Es kann gemacht werden, aber wir bekommen es nicht in der Regelmäßigkeit und in der gleichen Güte. Ich schiebe die Schuld auf die Verwaltung der Hütten; sie können gleichmäßiges Eisen machen und würden es thun, wenn sie mehr daran verdienten.

So aber setzen sie ihre Hochöfen in kurzen Zwischenräumen von Gießereiroheisen auf Puddelroheisen um und umgekehrt, je nachdem ihnen die eine oder die andere Sorte einen kleinen Gewinn verspricht.

Herr **Meier**: Haben Sie einen Unterschied gefunden, als die Hochöfen die hohen Preise für das Eisen bekamen?

Herr **Grüson**: Da hatten wir gutes Eisen.

Frage 5:

> Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

Nur bei den Hartgußwalzen, die häufig billiger vom Auslande angeboten werden.

Frage 6:

> Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Das Ausland konkurrirt in ganz Deutschland, eine Grenze kann ich nicht angeben, vorläufig habe ich nur meine Walzenproduktion für Deutschland und liefere nichts nach dem Auslande; ich habe zwar Aufforderung, nach Glasgow zu liefern, bekommen, aber das scheint mir so widersinnig, daß ich noch kein Vertrauen dazu habe.

Herr **Huber**: Konkurrirt es vielleicht auf dem Weltmarkt?

Herr **Grüson**: In Belgien, in Schweden u. s. w. konkurrirt das Ausland noch nicht mit mir; wie lange das dauert, weiß man ja nicht.

Frage 7:

> Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

Die Frachten, welche die Walzen von England nach einem von unseren Binnenhäfen haben, sind sehr billig, und die Fabrikanten lassen so viel im Preise nach, um inkl. der Frachten noch billiger liefern zu können, als ich.

Frage 8:
Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

In diesen Jahren habe ich die Walzenfabrikation noch nicht in größerem Umfange betrieben.

Frage 9:
Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Meine Artikel haben damit nichts zu thun, ich konkurrire eben mit Frankreich nicht und kann also darüber nicht viel sagen.

Vorsitzender: Exportbonifikationen in anderen Ländern sind Ihnen nicht bekannt?

Herr **Grüson**: Nein.

Frage 10:
Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Das sind eben die billigeren Preise der Rohmaterialien, und die niedrigen Frachtsätze, die im Allgemeinen das Ausland hat. Daneben auch die Vorliebe des Deutschen für ausländisches Material und der Nationalhaß der Franzosen.

Frage 11:
Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt?

In der neueren Zeit haben unsere Staatsbehörden Rücksicht genommen auf das Inland, aber früher ist das schlimm gewesen, besonders war es die Marine, die nichts nahm, was nicht von England kam. Ich habe mir Mühe gegeben, für die Marine Panzerthürme zu machen, aber man ist gar nicht darauf eingegangen. Dagegen stehe ich in Unterhandlung mit englischen Werken, und von tüchtigen Technikern daselbst ist die Vorzüglichkeit meiner Panzerthürme anerkannt. Nordamerika hat sich auch davon überzeugt, und der Sachverständige, der herübergeschickt ist, mein Panzersystem zu prüfen, hat bei der Regierung sogar beantragt, daß eins von den amerikanischen Panzerschiffen herübergeschickt und mit einem Panzerthurme versehen werden soll. Auch die englische Regierung wird möglicherweise darauf eingehen.

Frage 12:
In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Das kann ich eigentlich nicht sagen.

Frage 13:
Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Ich glaube, England könnte wohl die Preise heruntersetzen, denn die englischen Verhältnisse sind für die Fabrikation immer noch günstiger, als die unsrigen.

Frage 14:
In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Folgen, glaube ich, können wir nicht, der deutsche Fabrikant wird zwar etwas heruntergehen, aber er thut das in der Hoffnung, daß die Verhältnisse sich ändern, und wird, wenn diese Hoffnung ihn täuscht, zu Grunde gehen.

Frage 15:
Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Der deutsche Fabrikant arbeitet fortwährend auf Verbesserung seines Betriebes hin, das kann man nicht leugnen. Wo wir hinkommen, wird dafür gesorgt, daß neu erfundene Verbesserungen an den Maschinen angebracht werden, damit der Betrieb in rationeller Weise geschehe. Unser deutscher Maschinenbau hat rasende Fortschritte gemacht. Ich weiß noch, wie der Maschinenbau in den Kinderschuhen steckte. Das weiß auch Herr Geheimrath Wedding — wie rasch sind wir nicht vorwärts gegangen?! — und diesen Schritt behalten wir stets bei. Wir gehen mit allen Nationen mit, und wo Verbesserungen nicht eingeführt werden können, da liegt es am Besten, am fehlenden Gelde.

Vorsitzender: Sie glauben, daß wir in der Betriebsfähigkeit dem Auslande vollständig gewachsen sind?

Herr **Grüson**: Ja wohl, vollständig!

Vorsitzender: Dann würden Sie also die folgende

Frage 16:
Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

verneinen?

Herr **Grüson**: Das ist der Fall.

Frage 17:
Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Ich befinde mich in einer so exzeptionellen Lage, daß ich darüber eigentlich nichts sagen kann. Ich habe meist deutsches Eisen verarbeitet, und das wenige ausländische Eisen, was ich bezogen habe, steht in gar keinem Verhältniß zum deutschen. Also ich kann über diese Frage nicht urtheilen.

Frage 18:
Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Nein, bei mir nicht.

Vorsitzender: Es soll das heißen, ob in Folge der Zollermäßigung irgend wo in jener Gegend, wo die Eisenindustrie bis dahin nicht thätig war, sich neue Werke etablirt haben.

Herr **Grüson**: O ja. Seitdem Zollermäßigungen eingetreten sind, sind in den Ostseeprovinzen Fabriken entstanden, z. B. in Elbing, der Vulkan in Königsberg, Arthursberg in Stettin. Das sind alles Wirkungen des Falles der Zölle, aber sie haben gesehen, daß sie die Rohmaterialien nicht billiger bekamen. Ihre Rechnung war nicht richtig und das allgemeine schlechte Geschäft hat sie auch bereits wieder untergehen lassen.

Herr **Stumm**: Das Werk in Stettin heißt Vulkan, aber ich glaube, es gehört nicht in diese Kategorie hinein, denn es bestand schon früher, nur ist es im Wesentlichen auf die Verarbeitung deutschen Eisens basirt.

Herr **Grüson**: Ich meine Vulkan in Königsberg.

Frage 19:
Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen

gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Ich bitte, mir die Beantwortung dieser Frage zu erlassen.

III.

Die deutsche Eisenindustrie auf auswärtigem Markte und der Einfluß ausländischer Zollsätze.

Frage 1:

Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

Von mir wird viel exportirt.

Frage 2:

Nach welchen Gegenden, in welchen Produkten und Quantitäten ist dies der Fall?

Ich habe ein Verzeichniß aufgestellt von dem Absatz nach dem Auslande in den Jahren 1873 bis 1878, und erlaube mir dasselbe zu Protokoll zu geben.

Export in den Jahren 1873—1878.

		1873. kg	1874. kg	1875. kg	1876. kg	1877. kg	1878. kg	Summa. kg
Belgien.	Panzer.	—	—	—	—	—	808 100	808 100
	Laffeten.	—	—	8 400	71 600	8 200	56 100	144 300
	Geschosse.	—	—	187 950	2 250	—	61 250	251 450
	Pulvermaschinen.	—	—	—	—	—	11 430	11 430
	Maschinen.	—	—	—	—	—	29 352	29 352
	Hartguß.	40 880	16 781	12 339	2 899	1 692	3 671	78 262
	Weichguß	—	—	—	—	286	200	486
		40 880	16 781	208 689	76 749	10 178	970 103	1 323 380
Brasilien.	Hartguß.	—	—	—	—	8 000	—	8 000
China.	Laffeten.	—	—	14 900	—	—	5 660	20 560
	Geschosse.	—	—	34 250	435 900	49 039	7 522	526 711
		—	—	49 150	435 900	49 039	13 182	547 271
Dänemark.	Laffeten.	—	—	—	550	—	—	550
	Maschinen.	—	—	—	—	10 013	—	10 013
	Regulatoren.	—	—	—	—	40	64	104
		—	—	—	550	10 053	64	10 667
England.	Geschosse.	—	—	—	—	—	700	700
	Hartguß.	—	—	—	—	94	—	94
	Regulatoren	—	—	—	—	487	—	487
		—	—	—	—	581	700	1 281
Frankreich.	Hartguß.	—	—	—	294	—	354	648
Holland.	Geschosse.	—	—	—	—	—	1 764	1 764
	Maschinen.	—	—	—	—	—	50 820	50 820
	Hartguß.	7 561	23 452	49 982	41 691	28 890	57 379	208 955
	Regulatoren.	—	—	—	—	680	367	1 047
		7 561	23 452	49 982	41 691	29 570	110 330	262 586
Italien.	Geschosse.	—	—	—	—	—	3 795	3 795
	Maschinen.	—	—	44 000	—	—	—	44 000
	Weichguß.	—	—	—	—	613	112	725
	Regulatoren.	—	—	—	—	85	292	377
		—	—	44 000	—	698	4 199	48 897
Oesterreich.	Hartguß	64 054	16 802	2 816	1 433	80	1 336	86 521
	Weichguß.	—	—	—	—	—	229	229
	Regulatoren.	—	—	—	160	920	377	1 457
		64 054	16 802	2 816	1 593	1 000	1 942	88 207

		1873. kg	1874. kg	1875. kg	1876. kg	1877. kg	1878. kg	Summa kg
Portugal.	Maschinen	—	—	—	—	—	5 394	5 394
Rußland.	Pulvermaschinen.	—	—	—	42 200	67 721	75 923	185 844
	Hartguß.	58 638	24 196	15 936	75 701	29 645	84 962	289 078
	Regulatoren.	—	—	—	235	95	213	543
		58 638	24 196	15 936	118 136	97 461	161 098	475 465
Schweden und Norwegen.	Pulvermaschinen.	—	—	—	—	42 200	--	42 200
	Hartguß.	1 467	5 798	3 816	10 379	5 433	5 052	31 945
	Regulotoren.	—	—	—	—	200	242	442
		1 467	5 798	3 816	10 379	47 833	5 294	74 587
Schweiz.	Hartguß.	25 630	—	977	5 695	—	9 294	41 596
	Regulatoren.	—	—	—	—	389	487	876
		25 630	—	977	5 695	389	9 781	42 472
Spanien.	Geschosse.	—	12 500	—	—	—	—	12 500
	Hartguß.	—	—	—	—	3 394	3 194	6 588
		—	12 500	—	—	3 394	3 194	19 088
Türkei.	Geschosse.	—	—	—	—	4 394 800	—	4 394 800
Vereinigte Staaten.	Geschosse.	—	200	—	—	—	—	200

Vorsitzender: Sie exportiren also nach Belgien, Oesterreich, Portugal, Rußland, Schweden, Norwegen, Schweiz, Spanien, Türkei, den Vereinigten Staaten, Brasilien, China, Dänemark, England, Holland, Italien?

Herr **Grüson**: Ja!

Herr **Stumm**: Haben Sie auch die Prozentsätze angegeben?

Herr **Grüson**: Das habe ich nicht angeschrieben, ich habe aber die Gewichte angeführt.

Herr **Stumm**: Welchen Gesammtantheil Ihrer Produktion exportiren Sie gegenwärtig?

Herr **Grüson**: In diesem Augenblicke vielleicht 15 bis 20 pCt.

Herr **Meier**: Haben Sie früher mehr exportirt?

Herr **Grüson**: Zu Zeiten mehr, zu Zeiten weniger. 1877 haben wir $4^1/_3$ Millionen Kilo nach der Türkei exportirt.

Herr **Stumm**: Sie haben also zur Zeit, als Zölle bestanden, mehr exportirt?

Herr **Grüson**: Nein, auf mich hat der Zoll wenig Einfluß gehabt, weil ich eine ganz exzeptionelle Stellung habe; ich habe mit den Sachen nichts zu thun, aber faktisch besteht unter den Fabrikanten der dringende Wunsch, daß wo möglich wieder Zölle eingeführt werden.

Vorsitzender: Die Frage 3:

> In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen?

ist damit auch beantwortet.

Frage 4:

> Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der dortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

Ich glaube es als eine Erschwerung betrachten zu können, daß ich nach Frankreich nichts hineinbringen kann, weil der allgemeine Nationalhaß uns die Grenze vollständig verschließt. Nach Oesterreich erschweren mir die hohen Zölle das Geschäft wesentlich, und Rußland ist mir durch die eiserne Verfügung der Regierung fast gänzlich geschlossen: Alles, was irgend im Lande zu machen ist, nicht aus dem Auslande zu beziehen. So bezieht die Regierung und von ihr abhängige Organe nur das von mir, was man absolut in Rußland nicht machen kann. So hat während des letzten Krieges kein deutscher Fabrikant Geschosse nach Rußland geliefert (mit Ausnahme Krupp's, der solche mit Geschützen zusammen abgeschlossen hatte), und doch läßt die Qualität der russischen Geschosse so vieles zu wünschen übrig. Daneben bekommen viele russische Fabrikanten Produktionsprämien und andere Subventionen.

Vorsitzender: Sie haben nach Frankreich nicht exportirt?

Herr **Grüson**: Das sind nur Proben gewesen, und das spricht nicht mit.

Herr **Huber**: Sie schreiben es also nicht den französischen Eingangszöllen, sondern anderen Momenten zu?

Herr **Grüson**: Ich glaube, es ist Nationalhaß, denn es handelte sich auch um Artikel, welche die Franzosen haben mußten und die sie sich im Inlande nur mit Mühe beschaffen konnten, obgleich sie alle Werke aufforderten. Dann kommt allerdings auch mein Benehmen dazu. Ich habe mich nicht danach gesehnt, für Frankreich Panzerplatten zu machen, die die Franzosen hauptsächlich zur Befestigung der Grenze gegen Deutschland haben wollten. Ich habe ihnen eine so kategorische Antwort ertheilt, daß sie dadurch abgeschreckt worden sind.

Herr **Meier**: Sie haben aber bei Ihnen angefragt?

Herr **Grüson**: Ja.

Frage 5:

> Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Es ist schwer zu unterscheiden, ob die Aufhebung der Eisenzölle wirklich einen sichtbaren Einfluß auf mein Geschäft gehabt hat.

Herr **Huber**: Würde ein Roheisenzoll Ihr Geschäft nach dem Auslande nicht beeinträchtigen?

Herr **Grüson**: Ich brauche 10 pCt. vom schottischen Roheisen, das ist also wenig, und das Roheisen führe ich nicht wieder aus, ich führe nur deutsches Eisen aus. Schottisches Roheisen brauche ich nur zu gewöhnlichem Guß; Hartguß, den ich für mich selbst gebrauche, mache ich nur aus inländischem Eisen, und weiche Gießereiwaare führe ich nicht aus.

Frage 6:

Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden?

und Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Ich bin der Ansicht, daß er durch Wiedereinführung der Zölle wesentlich gehoben wird.

Vorsitzender: Darauf geht die Frage nicht, sondern es handelt sich darum, ob durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle der deutsche Export gehoben werden könnte.

Herr **Grüson**: Wenn das der Fall wäre, brauchten wir keinen Zoll mehr zu haben. Wenn Frankreich, Oesterreich und Rußland ihre Zölle fallen lassen, könnten wir mit dem größten Vergnügen auf Einfuhrzoll verzichten.

Vorsitzender: Würden Sie nicht Gefahr laufen, daß die anderen Länder eintreten und Konkurrenz machen?

Herr **Grüson**: Gar nicht, dann würden wir uns sofort des ganzen Marktes bemächtigen.

Frage 8:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Verkehrserleichterungen werden ganz gut sein, aber blos durch Verkehrserleichterungen können wir den Zoll nicht ersetzen. Indessen wenn dieselben hinzukommen, so wird es uns sehr angenehm sein.

Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

Ich habe damit Nichts zu thun. Den französischen Fabriken wird es, da sie durch die acquits à caution begünstigt sind, leichter, ihre Waaren nach Deutschland hereinzuwerfen. Ich glaube, das würde sich im Allgemeinen auf Gußwaaren beschränken.

Vorsitzender: Frage 10:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

Darüber können Sie auch wohl keine Auskunft geben, da Sie mit den Grenzbezirken nichts zu thun haben?

Herr **Grüson**: Nein!

Vorsitzender: Haben Sie noch eine Bemerkung zu dem Abschnitt zu machen?

(Wird verneint.)

Wir werden zu dem folgenden übergehen:

IV.

Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Frage 1:

Erfordert die Forteristenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Herr **Grüson**: Ich würde ganz bestimmt darauf sagen: ja.

Frage 2:

Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Ja, dann können wir es auch.

Frage 3:

Wie hoch müssen anderenfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Wenn wir auf Roheisen einen Zoll bekommen von 40 oder 50 ₰ pro 100 kg, dann können wir es wohl machen. Für gewöhnliche Gußwaaren würde ich 1 ℳ vorschlagen, für Walzeisen 1,50 bis 1,75, für Maschinentheile 2 ℳ, für fertige Maschinen im Verhältniß, wie viel Holz oder Eisen daran ist, 2 bis 4 ℳ.

Herr **Stumm**: Sie meinen pro Zentner, denn sonst würden Sie für Schmiedeisen $87\frac{1}{2}$ ₰ pro Zentner bekommen, das würde in dem Zolltarif kaum angehen.

Herr **Grüson**: Ich habe mich versprochen; nicht pro 100 kg, sondern pro Zentner.

Frage 4:

Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen?

a) für die Eisenindustrie selbst,

b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

Für uns wird dadurch den fremden Artikeln der deutsche Markt verschlossen; wir würden also dadurch in unseren Fabriken hoffentlich viel zu thun bekommen. Wenn wir ausländisches Material nicht mehr hereinbekommen, so wird das ein großer Vortheil für uns sein.

Vorsitzender: Sie gehen aber von dem Gesichtspunkte aus, daß durch die Wiedereinführung der Zölle die Preise steigen werden.

Grüson: Ich glaube nicht, daß wir das zu fürchten haben.

Herr **Meier**: Dann nützt es aber den Fabriken Nichts.

Herr **Grüson**: O ja, ein kleiner Vortheil wird immer dabei sein, denn es wird die äußere Konkurrenz abgehalten werden, und wenn die Fabriken auch mit weniger Nutzen arbeiten und nicht den ganzen Gewinn der Zolleinnahme bekommen, so setzen sie doch die Waare um, und darin liegt ein großer Vortheil.

Herr **Stumm**: Sie meinen, daß die Preise nicht weiter heruntergehen?

Herr **Grüson**: Im Gegentheil, sie werden vielleicht etwas anziehen und zwar gerade in der größeren Fabrikation, wenn wir die ganze Rohproduktenfabrikation ausschließen wollen, für die ganzen industriellen Anlagen Deutschlands wird es ein großer Segen werden.

Vorsitzender: Haben Sie in Bezug auf andere Kategorien noch Vortheile oder Nachtheile anzugeben, für den Handel, die Transportinteressenten und die Konkurrenten? — Würden die Kosumenten nicht geschädigt werden, wenn die Preise in die Höhe gehen?

Herr **Grüson**: Ich glaube nicht, ich möchte eher glauben, daß die Eisenbahnen es ganz gern sehen, wenn die Zölle wieder eingeführt werden, denn dadurch würden sich die Verkehrsverhältnisse für das Inland viel günstiger gestalten.

Frage 5:

Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Wenn z. B. Exportbonifikationen eingeführt würden, so daß wir von der Waare, die wir nach dem Auslande liefern, das, was wir für das Rohmaterial an Steuer bezahlen müssen, darauf vergütet bekommen, so würde das eine große Wohlthat für die Industrie sein.

Vorsitzender: Welche Einrichtungen denken Sie sich dabei?

Herr **Grüson**: Z. B. Rückvergütung. Das Material wird im Lande gemacht; wenn ich nun z. B. nach England Walzen liefere, so würde ich, wenn ich das, was ich für das Rohmaterial an Steuer bezahle, beim Export vergütet bekomme, also in der Lage sein, mir Absatz nach dem Auslande eröffnen zu können.

Herr **Meier**: Aber das Rohmaterial bezahlt keine Steuer, wenn Sie es aus deutschem Eisen machen können.

Herr **Grüson**: Wir würden aber billiger liefern können. Ich nehme dann an, daß unser Material im Inlande etwas steigt, besonders für Walzen kann ich dann mit dem Preise in die Höhe gehen, und ich würde dann auf dem ausländischen Markte konkurriren.

Vorsitzender: Worauf wollen Sie die Rückvergütung haben? — Sie haben Nichts zu zahlen, also können Sie auch keine Rückvergütung bekommen.

Herr **Grüson**: Ich will nur Geld in das Land hereinziehen.

Vorsitzender: Das ist also eine Exportprämie.

Herr **Huber**: Also auch in dem Falle, wo Sie Nichts vom Auslande bezogen haben?

Herr **Grüson**: Ja!

Herr **Stumm**: Sie wollen also eine direkte Exportprämie haben?

Herr **Grüson**: Ja, die Franzosen haben auch eine Exportprämie.

Herr **Stumm**: Darüber kann man sehr verschiedener Ansicht sein.

Vorsitzender: Sie wollen keine Exportbonifikation, sondern eine Exportprämie?

Herr **Grüson**: Ja.

Ferner wäre es gut, wenn wir einen niedrigeren Eisenbahnfrachttarif bekommen könnten, denn die Frachtsätze sind enorm hoch. Es wäre überhaupt gut, wenn über die Eisenbahnen eine Enquete ins Leben gerufen würde, welche feststellte, woran sie etwas verdienen. Ich habe Direktoren gefragt, ob sie am Güterverkehr etwas verdienen oder nicht; die haben gesagt: Wir wissen es nicht; wir wissen es blos im Großen und Ganzen, wie viel verdient wird, aber daß wir am Personenverkehr nichts verdienen, wissen wir. Lassen Sie mal eine Enquete von Eisenbahninteressenten zusammenberufen und letztere sagen, was sie am Güterverkehr verdienen und was am Personenverkehr Wenn sie am Personenverkehr nichts verdienen, so sollen sie doch aufschlagen. Man kann nicht verlangen, daß sie umsonst arbeiten, aber wenn sie wenig verdienen, sollen sie nicht, um mehr zu verdienen, den Güterverkehr leiden lassen. Ich würde vorschlagen, daß der Personenverkehr belastet und der Güterverkehr entlastet werde. Das würde von Vortheil für die Fabrikanten und die Industrie sein. Wenn ich nach Belgien fahre und muß für die Fahrt 10 Thaler mehr bezahlen, so würde ich das thun, aber wenn solche Ausgaben dauernd sind und die Fracht für jeden Zentner mit so oder soviel mehr bezahlt werden muß, so ist das eine Last.

Herr **v. Schloer**: Glaubt denn der Herr Sachverständige, daß eine Enquete im Stande sein würde zu bestimmen, welchen Vortheil und welches finanzielle Ergebniß eine Bahn am Personenverkehr und am Waarenverkehr hat, wenn es die Eisenbahnverwaltungen selber nicht sagen können?

Herr **Grüson**: Eine Kommission soll wenigstens niedergesetzt werden; wenn eine Enquete einberufen würde, so wäre das etwas spät. Wenn eine Enquete 1873 einberufen wäre, so hätten wir unsere Zölle heute noch wie früher

Herr **Stumm**: Das glaube ich nicht.

Herr **Grüson**: Das glaube ich doch. Die Sachverständigen sind immer dagegen gewesen und es war immer nur eine geringe Majorität, welche die Zölle hat fallen lassen wollen.

Herr **Stumm**: Ich möchte bemerken, daß doch die Wiedereinführung der Eisenzölle ebensowenig heute wie damals von einem Votum der Sachverständigen abhängt, und ich glaube nicht, daß im Jahre 1873 die Majorität der gesetzgebenden Körperschaft durch ein solches Votum bestimmt worden wäre, die Zölle beizubehalten.

Herr **Grüson**: Wir haben immer den Streit zwischen Freihandel und Schutzzoll gehabt, aber ich kann versichern, daß ich 1869, 1870 und 1873 ebenso gedacht habe wie heute, trotzdem ich nicht viel von dem Zollwegfall betroffen wurde; denn wir sollen unser Haus nicht aufmachen, wenn andere Leute es zuschließen, wie es nun gekommen ist.

Vorsitzender: Haben Sie zu dieser Frage sonst noch Bemerkungen?

Herr **Grüson**: Wenn die Industrie jetzt durch Anlage von Sekundärbahnen und Kanälen unterstützt würde, dann würde das auch unendlich viel nützen.

Dann möchte ich gern, daß das öffentliche Submissionsverfahren womöglich durch ein Gesetz abgeschafft wird. Es ist Nichts schlimmer, als eine öffentliche Submission, wo alle möglichen Leute zur Konkurrenz gezogen werden, oft in Artikeln, die sie gar nicht einmal kennen. — Da wird eine Submission ausgeschrieben, ich will mal sagen — wie es mir früher immer gegangen ist — auf Herzstücke für Eisenbahnen. Die Leute sagen, Grüson macht Herzstücke, das muß ein guter Artikel sein, also bieten sie mit, haben aber nicht eine Ahnung davon, wie Herzstücke gemacht werden, und offeriren Preise, daß man sich fragen muß: wo soll das hingehen? Ich habe Erfahrungen in der Fabrikation gemacht, ich weiß, für welchen Preis ich gute Waare liefern kann, und ein Anderer der die Waare kaum gesehen hat, giebt eine recht billige Preisofferte ab, erhält den Zuschlag und wer hat den Schaden davon? Der Abnehmer; er bekommt eine schlechte Waare. Der Staat schreibt auch Submissionen aus, aber was bekommt er manchmal für Waaren!

Herr **Meier**: Werden bei den Submissionen auch Vorschriften gemacht, die manchmal gar nicht oder schwierig zu erfüllen sind?

Herr **Grüson**: Die werden sehr oft gemacht, aber weil eben die Bestimmungen zu scharf gegeben werden, glaubt zuletzt Keiner daran. Das kann auch übertrieben werden, denn schließlich ist von einem Fabrikanten, der schlechte Waare liefert, auch nicht viel für Schadloshaltung heraus zu holen.

Vorsitzender: Sind in der neueren Zeit darin Veränderungen eingetreten?

Herr **Grüson**: Bei meinem Fabrikat habe ich nichts davon bemerkt. Man kann sich ja darauf beschränken, eine engere Submission auszuschreiben. Man kann sagen: wir haben die Waare von den und den Fabrikanten, und die ist gut. Ich will nun nicht, daß alle Welt aufgefordert wird, sondern daß nur solche Fabrikanten für eine Submission in Betracht kommen, von denen der Staat überzeugt ist, er bekomme eine gute Waare. Ich habe ganz feste Preise für meine Artikel, die kalkulire ich so und so, und wenn ich die nicht bekomme, dann kann ich die Waare nicht machen. Nun wissen die Konkurrenten, wenn sie es billiger machen, bekommen sie den Zuschlag, aber ob sie gute Waare liefern, ist eine andere Sache. Die Abnehmer haben, wie gesagt, nachher den Schaden davon.

Vorsitzender: Ich meine aber doch, daß in neuerer Zeit auch von den Staatsanstalten zum großen Theil, namentlich bei solchen Gegenständen, wie Sie sie fabriziren, die nicht landläufig sind, nicht von Jedem hergestellt werden können, engere Submissionen abgehalten werden.

Herr **Grüson**: In vielen Fällen machen es die Herren folgendermaßen: Es fühlt Jeder, daß es nicht so weiter geht,

also wird eine Submission ausgeschrieben auf 20 Herzstücke. Die bekomme ich nicht, weil Andere unterbieten. Nachher werden mir freihändig 70 Herzstücke zu einem andern Preise gegeben. Das ist eine Umgehung des Submissionsverfahrens, die aber den Beweis liefert, daß die Herren selber fühlen, daß es unrecht ist, daß sie so verfahren müssen; sie können nur nicht anders, weil es Staatsvorschrift ist.

Vorsitzender: Das verstehe ich nicht recht, wie das möglich ist, daß wenn 90 Herzstücke gebraucht werden, nur 20 zur Submission gestellt werden und 70 Ihnen freihändig übertragen werden.

Herr **Grüson:** Ich komme dann noch einmal darauf zurück, daß die Staatsfabrikanlagen uns so schrecklich viel Konkurrenz machen; wenn die fallen könnten, dann wäre es auch sehr gut.

Vorsitzender: Darunter verstehen Sie die militärischen?

Herr **Grüson:** Ja, Alles, was der Staat macht. Wir, die wir die hohen Steuern bezahlen müssen, die wir auf Alles eingerichtet sein müssen, wir sind immer nur die Versuchswerkstätten, und wenn diese gute Resultate geliefert haben, dann übernimmt der Staat die Sache und macht sie weiter.

Frage 6:

Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Nein.

Vorsitzender:

V.

Statistik.

Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen und event. welche?

Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Herr **Grüson:** Nein.

Vorsitzender: Dann schließe ich hiermit die Vernehmung des Herrn Kommerzienraths Grüson und statte Ihnen unsern Dank ab.

(Schluß 2 Uhr 40 Minuten.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Achtundzwanzigste Vernehmung

am

22. November 1878

(Nachmittag 2 Uhr 45 Minuten).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender.
„ Geheimer Ober-Regierungsrath Huber.
„ Königl. Bayr. Staatsrath v. Schloer.
„ Geh. Kommerzienrath Stumm.
„ H. H. Meier.
„ Geh. Bergrath Dr. Wedding.

Sachverständiger: Herr Böcking, Direktor der Halberger Hütte bei Saarbrücken.

(Fragebogen A.)

Vorsitzender: Herr Direktor Böcking darf ich Sie bitten, uns mitzutheilen, womit sich Ihr Werk vorzugsweise beschäftigt?

Herr **Böcking**: Wir fabriziren gußeiserne Röhren zu Wasser- und Gasleitungen, die wir direkt aus dem Hochofen und theilweise aus dem Kupolofen gießen, ferner sogenannte Handelsgußwaaren, Kanalisationsartikel, Heizungsapparate, und sonstige gußeiserne Gegenstände.

Vorsitzender:

I.

Wirthschaftliche Lage der deutschen Eisenindustrie an und für sich und mit Rücksicht auf die Produktionsverhältnisse des Auslandes.

a. Selbstkosten.

Frage 1:

Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Woher beziehen Sie ihr Rohmaterial?

Herr **Böcking:** Theils aus Lothringen, theils aus Frankreich in der Nähe von Nancy, theils aus Nassau zur Verbesserung der Qualität, theils Erze aus der Nähe, aus der Kohlenformation Thoneisensteine, allerdings nur in kleineren Quantitäten, um die Qualität zu verbessern.

Die Erze kosten von Lothringen loko Halberger Hütte 7,25 ℳ, Erze aus der Umgegend von Nancy 6,53 ℳ, die Nassauer Erze 15,57 ℳ, Kalk 2,33 ℳ pro Tonne; Grieskohlen zur Koksfabrikation 5,71 ℳ; Förderkohlen 10,18 ℳ; gekaufte Koks, die wir ab und zu, wenn unsere eigene Fabrikation nicht reicht, beziehen müssen, 14,46 ℳ; selbst fabrizirte Koks 12,92 ℳ, Gekauftes fremdes Roheisen zum Kupolofenbetrieb und zur Qualitätsverbesserung, welches wir theiweise aus England, theilweise aus Nassau, aber in unbedeutenden Quantitäten beziehen, kostet pro Tonne 62,36 ℳ franko Hütte.

Selbst fabrizirtes Roheisen kostet 54 ℳ pro 1000 kg, sowie es zu dem direkten Gusse von den Hochöfen verwendet wird.

Vorsitzender: Erzeugen Sie denn auch Roheisen?

Herr **Böcking:** Nein, nur Sonntags giebt es immer etwas Masseln, da an diesem Tage in der Formerei nicht gearbeitet wird, aber sonst wird Alles direkt vergossen. Es kommt ab und zu auch vor, daß das Eisen die richtige Qualität nicht hat, um direkt von dem Hochofen vergossen zu werden; es werden dann Masseln gemacht, die in den Hochöfen in kleinen Quantitäten wieder aufgegeben werden. Theilweise wird das erhaltene Roheisen auch in Kupolöfen wieder umgeschmolzen und kostet pro Tonne 65,13 ℳ in ungeschmolzenem Zustande. Bei der Selbstkostenrechnung wird das Roheisen gemischt von Hochofen und Kupolofen angenommen. Es wurden produzirt in den Hochöfen 8 401 488 kg à 54 ℳ, und in den Kupolöfen 3 800 683 kg à 65,13 ℳ, giebt einen Durchschnittsselbstkostenpreis von 57,47 ℳ pro Tonne.

Röhrenfabrikation: Wir haben produzirt 6 558 958 kg, dieselben haben gekostet, direkt aus dem Hochofen gegossen, selbstverständlich ohne Verzinsung oder Amortisation oder Hin-

zuziehung anderer Kosten, sondern reine Betriebskosten, pro Tonne 94,55 ℳ. Aus gemischtem Hochofen- und Kupolofeneisen in dem Verhältniß, wie ich eben bemerkt habe, 98,75 ℳ. In den angegebenen reinen Betriebskosten ist die Vertheuerung des Eisens, welche durch unvermeidliche Fehlgüsse, Einläufe und Abfälle entstehen — wir haben $16^1/_2$ pCt — mit enthalten. Da der Verkaufspreis des Brucheisens bei uns niedriger steht, als die Fabrikationskosten desselben betragen, so entsteht durch den Verkauf ein Verlust, während in dem benachbarten Frankreich, wo man für Brucheisen einen höheren Verkaufspreis erzielt, in den meisten Fällen ein Gewinn resultirt.

Nun kommen die Abschreibungen vom Baukonto, die wir zu 2 pCt. annehmen, macht 2,55 ℳ pro Tonne Röhren, die in beiden Fällen noch hinzukommen, so daß sich die Röhren direkt aus dem Hochofen gegossen stellen auf 97,10 ℳ und mit gemischtem Hochofen- und Kupolofenguß auf 101,30 ℳ pro Tonne.

Ferner muß man noch hinzurechnen die Kosten für Betriebsumänderungen und zeitgemäße nothwendige Verbesserungen. Die scharfen Ansprüche, die in neuerer Zeit an die Röhren gemacht werden, erfordern die besten Einrichtungen. Unsere maschinellen Einrichtungen mußten theilweise umgeändert und verbessert werden, so daß die Selbstkosten der Röhren sich um 8,72 ℳ dadurch erhöhen und dieselben inklusive dieser Kosten auf 105,82 ℳ aus dem Hochofen gegossen und 110,02 ℳ aus gemischtem Guß hergestellt zu stehen kommen. Diese Zahlen sind für den Verkauf maßgebend.

Fabrikation von Gußwaaren: Wir haben produzirt 3 202 766 kg. Dieselben kosteten (reine Betriebskosten) 128,78 ℳ. Hierzu Abschreibung vom Baukonto 2 pCt. = 2,55 ℳ und ferner Betriebsänderungen, zeitgemäße Verbesserungen, Formmaschinen 2c., die den Betrieb betreffen, gleich 8,72 ℳ, so daß wir die Gußwaaren herstellen können für 140,05 pro Tonne.

Frage 2:

Wie steht es mit den Selbstkosten bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Die Werke der Nachbarschaft beschäftigten sich früher theilweise ebenfalls mit Röhrenguß direkt aus dem Hochofen. Sie haben den Hochofenbetrieb und die Fabrikation gußeiserner Röhren durch die zollfreie Einfuhr des englischen Eisens ganz aufgegeben und sich nur auf Kupolofenbetrieb beschränkt, der meistentheils mit englischem Eisen und Brucheisen geführt wird. Die Werke von Gebrüder Puricelli zu Rheinböllerhütte, die früher die meisten Röhren geliefert haben, haben ihre Fabrikation fast ganz aufgegeben, Gebrüder Stumm in Neunkirchen machen keine Röhren mehr, ebenso Gebrüder Krämer in St. Ingbert.

Frage 3:

Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:

die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate?

die Transportkosten derselben?

die Arbeitslöhne?

die allgemeinen Betriebs-, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

Ich bin in der Lage, für die verschiedenen Erz- und Kohlensorten die Preise detaillirt angeben zu können. Ich werde die Tabelle überreichen und mich darauf beschränken, die Kosten pro Tonne für die Lothringer Erze anzugeben. Sie kosteten im Ankauf 3,31 ℳ, Fracht 3,58 ℳ, Ausladen 12 ₰, Tagelöhne 17,3 ₰, Zweigbahn 7 ₰, so daß sich die Totalkosten pro Tonne auf 7,25 ℳ stellen. 49,4 pCt. der Kosten fallen auf die Fracht, bleiben 45,6 pCt. für Ankauf.

Selbstkostenrechnung

der Halbergerhütte vom 1. April 1877 bis 1. April 1878.

1. Erze pro 1000 kg:		
a) Lothringer, Ankauf . . .	3,31 ℳ	45,6 pCt.
per Bahn, Fracht . . .	3,58 „	49,4 „
Ausladen . .	0,12 „	1,7 „
Taglohn . .	$0,17^{3}$ „	2,1 „
Zweigbahn . .	0,07 „	0,9 „
	7,25 ℳ	100 pCt.
b) französische, Ankauf . . .	3,37 ℳ	51,6 pCt.
per Kanal, Fracht . . .	2,20 „	33,7 „
Austragen . .	0,31 „	4,7 „
Fuhrlohn . .	0,60 „	} 10,0 „
Lagerplatzpacht.	0,05 „	
	6,53 ℳ	100 pCt.
c) nassauische, Ankauf . . .	8,00 ℳ	51,3 pCt.
per Bahn, Fracht . . .	7,21 „	46,3 „
Ausladen . .	0,12 „	0,8 „
Taglohn . . .	$0,17^{3}$ „	1,1 „
Zweigbahn . .	0,07 „	0,5 „
	15,57 ℳ	100 pCt.
2. Kalk pro 1000 kg:		
Ankauf . . .	2,33 ℳ	
3. Grießkohlen pro 1000 kg:		
Ankauf	4,29 ℳ	75,2 pCt.
Fracht	1,16 „	20,4 „
Zweigbahn	0,07 „	1,4 „
Ausladen	0,19 „	3,3 „
	5,71 ℳ	100 pCt.
4. Förderkohlen:		
Ankauf	9,00 ℳ	88,5 pCt.
Fracht	0,92 „	9,0 „
Zweigbahn	0,07 „	0,7 „
Ausladen	0,19 „	1,8 „
	10,18 ℳ	100 pCt.
5. Koks, fremder:		
Ankauf	12,40 ℳ	85,7 pCt.
Fracht	1,80 „	12,5 „
Zweigbahn	0,07 „	0,5 „
Ausladen	0,19 „	1,3 „
	14,46 ℳ	100 pCt.
6. Koks, selbst fabrizirt pro 1000 kg:		
Produktion: 15 638 t.		
1 766 kg Kohlen à 5,71 ₰	10,08 ℳ	78,1 pCt.
Löhne	1,12 „	8,6 „
Betriebskosten	0,72 „	5,6 „
Reparaturen und Erneuerungen	1,00 „	7,7 „
	12,92 ℳ	100 pCt.
7. Roheisen:		
fremdes gekauftes als Zusatz:		
Ankauf	60,00 ℳ	
Fracht	2,10 „	
Zweigbahn	0,07 „	
Ausladen	0,19 „	
	62,36 ℳ	

Roheisenfabrikation:

Produktion: 10 359 656 kg.

Ausbringen: 34,2 pCt.

Generalia und allgemeine Betriebskosten pro Tonne:

Generalia	4,77 M.		
Betriebskosten	2,29 =		
			7,06 M.
Löhne			4,72 =
Koks 1412 mit Brucheisen, 1540 ohne Brucheisen			18,25 =
2940 kg Erze	17,94 M.	22,97 =	
231 = Kalk	0,70 =		
105 = Bruch- und Wascheisen	4,33 =		
Reparaturen und Erneuerungskosten			1,00 =
			54,00 M.

Umschmelzungskosten im Kupolofen pro Tonne:

Kalk	0,11 M.
Koks	2,51 =
Löhne	1,49 =
Betriebskosten	0,77 =
Eisen	54,78 =
10 pCt. Abbruch	5,47 =
	65,13 M.

Gemischter Guß:

aus dem Hochofen gegossen 8 401 488 à 54 M.	453 723,30 M.
aus dem Kupolofen gegossen 3 800 683 à 65,13 M.	247 546,93 =
	701 270,23 M.

Durchschnitt pro 1000 kg: 57,47 M.

Röhren-Fabrikation.
Produktion 6 558 958.

	Nur Hochofenguß.	Nur Kupolofenguß.
Generalia	5,85 M.	5,85 M.
Betriebskosten	14,25 =	14,25 =
Löhne	20,23 =	20,23 =
Eisen	54,00 =	54,47 =
hierzu 16 1/2 Bruch und Trichter (52)	0,22 =	0,95 =
	94,55 M.	98,75 M.
hierzu:		
Abschreibungen vom Baukonto	2,55 =	2,55 =
Betriebsumänderungen und zeitgemäße nothwendige Verbesserungen	8,72 =	8,72 =
	105,82 M.	110,02 M.

Fabrikation der Gußwaaren.
Produktion 3 202 766 kg.

Generalia	5,85 M.
Betriebskosten	21,95 =
Löhne	41,88 =
Eisen	57,47 =
hierzu 21 1/2 pCt. Bruch und Trichter	1,63 =
	128,78 M.
Abschreibungen vom Baukonto	2,55 =
Betriebsumänderungen und zeitgemäße nothwendige Verbesserungen	8,72 =
	140,05 M.

Die Beamtengehälter sind mit 1,28 M. in der Generalia enthalten.

Die Frachtsätze pro Tonne und Kilometer von Lothringen auf der Reichsbahn nach Saarbrücken sind höher, als die Sätze von Nassau auf den preußischen Staatsbahnen. Die Fracht von Nassau ist niedriger als der Silberpfennig pro Zentner und Meile.

Herr **Stumm**: Haben Sie die Details bis zum fertigen Guß durchgeführt?

Herr **Böcking**: In Prozenten nicht, aber pro Tonne. Die Quantitäten der Produktion sind angegeben, ebenso die Abschreibungen vom Baukonto. Wir haben, seitdem wir das Werk übernommen haben, im Jahre 1875, noch 426 569 M. für neue Konstruktionen ausgegeben, die man allerdings als Betriebskosten verrechnen könnte, da die Kosten durch Verlegung von Magazinen, bessere Benutzung der Wasserkraft 2c., entstanden sind; eine Produktionserhöhung ist nicht damit beabsichtigt worden. Man könnte also besser sagen, es sind dies Betriebskosten, und den Betrag auf die direkten Selbstkosten nehmen, während wir dieselben mit 2 pCt. amortisiren. Mit jedem Jahre können sich Aenderungen als nothwendig herausstellen. Wir haben z. B. eine Gasfabrik gebaut, die 40 000 M. gekostet hat; diese 40 000 M. sind verloren, wenn heute oder morgen die Verwendung des elektrischen Lichtes eine größere Bedeutung annimmt. Täglich haben wir neue Erfindungen zu gewärtigen; 100 000 M. sind dann sehr häufig unnütz aufgewendet und verloren. Die Beamtengehälter betragen 1,20 M. pro Tonne, ich muß dabei aber bemerken, daß der Gerant der Gesellschaft nur dann Gehalt bezieht oder einen Antheil am Gewinne hat, wenn über 4 pCt. verdient werden. Wir haben allerdings im Jahre 1877—78 noch eine Kleinigkeit über 4 pCt. verdient, aber verschwindend; dieses Jahr wird voraussichtlich mit Verlust gearbeitet werden, so daß der Gerant gar keinen Gewinnantheil erhalten wird.

Herr **Stumm**: Die Beamtengehälter würden also weit höher sein, wenn der Gerant mit einem festen Gehalt angestellt sein würde?

Herr **Böcking**: Ja!

Frage 4:

Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien? Sind diese Beträge unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

Das Baukapital wird mit 2 pCt. amortisirt, einen Theil dieses Baukapitals könnte man mit Recht als Auslagen für Betriebsverbesserungen bezeichnen.

Herr **Stumm**: Zinsen sind darin nicht enthalten?

Herr **Böcking**: Es sind vorübergehende Zinsen zu berechnen, Kontokurrentzinsen, einmal Plus, einmal Minus, sie sind aber bei den Selbstkosten mit eingerechnet.

Vorsitzender: Wie ist es aber mit der Verzinsung des Anlagekapitals?

Herr **Böcking**: 2 pCt. von dem Baukonto.

Vorsitzender: Wie berechnen Sie die Verzinsung der Anlagekapitalien? — wird hier gefragt; — wahrscheinlich nur, wenn Sie überhaupt etwas verdient haben?

Herr **Stumm**: Der Herr Vorsitzende meint, wie das Anlagekapital verzinst wird, um den Gewinn festzustellen?

Herr **Böcking**: Wenn etwas verdient wird, ebenfalls mit 2 pCt., wird nichts verdient, so kann das Anlagekapital nicht verzinst werden.

Frage 5:

Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

Schon seit Anfang des 18. Jahrhunderts ist meine Familie im Besitze von eigenen Eisenhütten gewesen und in der Eisenindustrie thätig. Mein Vater und seine beiden Brüder besaßen die Eisenhütten Asbacher, Abentheuerer und Giesenbacher Hütte nebst den dazu gehörigen Hammerwerken unter dem Namen der Firma Gebrüder Böcking.

Der Betrieb erwähnter Eisenhütten basirte auf Holzkohlen, Brauneisensteine, sogenannte Hunsrücker Erze und Thoneisensteine der Kohlenformation.

Als der Saarkanal gebaut wurde und die Erze von Nancy und Luxemburg, sogenannte Minette, für die in dem Saardistrikte gelegenen Eisenhütten von großer Bedeutung

wurden, faßte die Firma Gebrüder Böcking den Entschluß, die obenerwähnten Eisenhütten ganz aufzugeben und an die Saar zu verlegen. Zu dem Ende wurden Schritte gethan, eine Eisensteinkonzession bei Nancy zu erlangen, ein Konzessionsgesuch eingereicht, und die Aussichten waren sehr günstig, um so mehr, da dem Verlangen der französischen Bergbehörden, gleichzeitig eine Hochofenanlage zur Verhüttung der Erze zu bauen, dadurch entsprochen wurde, daß in dem Jahre 1867 mit der Anlage der Halberger Hütte begonnen und im Frühjahre 1869 dem Betriebe übergeben wurde. In Folge des Krieges von 1870 wurde die in Frage stehende Konzession bei Nancy von Seiten der französischen Behörden nicht ertheilt und vorübergehend die eigentliche Fabrikationsbasis der neuen Hüttenanlage entzogen, welcher Nachtheil erst wieder theilweise durch neu erworbene Konzessionen in dem annektirten Lothringen ausgeglichen werden konnte Die gute Konjunktur von 1872 und 1873 konnte deshalb der neuen Hüttenanlage kaum zu Gute kommen, da während dieser Periode sämmtliche Erze gekauft werden mußten und sehr häufig solche von geringer Qualität.

Vorsitzender: Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren, seitdem das Werk besteht?

Herr **Böcking:** Darüber kann ich keine genaue Auskunft geben. Das neue Werk haben wir erst im Jahre 1875 übernommen und die Bücher der alten Firma befinden sich noch in deren Händen; aber ich bemerke, daß dadurch, daß das neue Werk frisch angelegt wurde und die ganze Entstehungsperiode durchgemacht werden mußte, und dadurch, daß wir von dem Bezug geeigneter Erze vorübergehend abgeschnitten waren, die Rentabilität eine geringe war und die Selbstkosten sehr hoch waren. Häufig mußten Konventionalstrafen bezahlt ꝛc. und eine Entstehungsperiode durchgemacht werden, wie jedes Werk sie durchmachen muß. Erst vor 2 Jahren erzielten wir ungefähr eine Rentabilität von 6 pCt., während wir im letzten Jahre auf $4^1/_2$ pCt. gekommen sind, und dieses Jahr wahrscheinlich mit Verlust arbeiten werden.

Frage 6:

Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

2 Millionen Mark rund.

Frage 7:

Steckt Gründergewinn darin, event. in welchem Maße?

Man kann es mehr als Gründerverlust bezeichnen. Wir haben 1875 das Werk als neue Kommanditgesellschaft übernommen, nachdem die alte Firma Gebrüder Böcking uns das Werk verkauft hatte, und, angesichts der einmal stagnirenden, einmal dem Freihandel sich ganz in die Arme werfenden Zollpolitik Deutschlands, nicht ihr ganzes Vermögen riskiren wollte, — wir werden nachher sehen, warum wir gerade, vielleicht mit am meisten, von der französischen Einfuhr durch die acquits à caution leiden mußten, — die alten Herren, die an und für sich etwas ängstlich waren, wollten unter diesen Umständen kein weiteres Risiko übernehmen, während ich dachte, daß in den leitenden und maßgebenden Kreisen unseres Vaterlandes man gewiß soviel Einsicht haben würde, daß man die vaterländische Industrie da schützen wird, wo es nöthig ist. Infolge dessen suchte ich eine Kommanditgesellschaft zu gründen. Das ist mir auch gelungen, und wir haben versucht, in dieser Weise fortzuarbeiten.

Herr **Stumm:** Sie können uns nicht sagen, was die alte Firma verlor?

Herr **Böcking:** Das kann ich genau nicht bestimmen, aber ungefähr 300 000 *M.*, dazu kommen noch die großen Verluste der Ueberführung der alten Hütten nach Saarbrücken.

Frage 8:

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Das konkurrirende Ausland produzirt erheblich billiger. Ich habe versucht, die Selbstkosten zu konstatiren und kann sie auch von Pont à Mousson mit ziemlicher Sicherheit angeben.

(Die hierher gehörende Tabelle siehe nebenstehend.)

Wir fabriziren Roheisen zu 54 *M.*, Pont à Mousson zu $47,_{46}$ *M.* Das kommt hauptsächlich daher, wir zahlen für Koks $18,_{25}$ *M.* (da liegen wir besser), Pont à Mousson zahlt $26,_{49}$ *M.*; für Erze dagegen haben wir $22,_{97}$ *M.*, Pont à Mousson $10,_{93}$ *M.*, alles pro Tonne Roheisen, also eine Differenz von ca. 12 *M.*, die aber theilweise durch die Koks wieder ausgeglichen wird.

Dann die Generalunkosten. Wir produziren 10 359 656 kg Roheisen pro Jahr, während Pont à Mousson 50 000 000 kg pro Jahr produzirt. Pont à Mousson hat im Jahre 1863, ungefähr 4 Jahre ehe wir die Halbergerhütte anlegten, 2 390 000 kg Gußwaaren pro Jahr produzirt, heute produzirt Pont à Mousson 16 800 000 kg Gußwaaren pro Jahr, wovon ein Viertel ausgeführt wird, hat sich also verachtfacht, während wir auf unserer Produktionsstufe bleiben mußten, da unser Absatzgebiet nur Süddeutschland ist und Pont à Mousson durch die acquits à caution exportiren kann.

Herr **Stumm:** Sind die Kohlenzölle berücksichtigt?

Herr **Böcking:** Ja. Ich will die Kosten der Koks von Pont à Mousson anführen. Der Koksankaufspreis beträgt in Saarbrücken 12 Mark pro Tonne, die Fracht nach Pont à Mousson ist 4 *M.*, dabei ist allerdings die Eisenbahnfracht angenommen. Die Schiffsfracht ist noch billiger, also sind die Selbstkosten eher höher wie zu niedrig gegriffen. Ausladekosten und Abgang 50 ₰. Bei der Einfuhr in Frankreich wird für Koks $1,_{20}$ Frcs. Zoll und für Zollformalitäten 25 Cts. bezahlt, so daß der Eingangszoll nach Frankreich $1,_{45}$ Frcs., oder $1,_{16}$ *M.* pro Tonne beträgt. Sonach stellen sich die Koks loko Pont à Mousson $17,_{66}$ *M.* pro Tonne.

Herr **Stumm:** Es geht daraus hervor, daß die früher diskutirten Zahlen über die Höhe des Kohlenzolls alle mehr oder weniger richtig waren

Herr **Böcking:** Bei uns kosten die Koks pro Tonne $12,_{92}$ *M.*

Herr **Huber:** Sie sagen, für verschiedene Zollformalitäten wird noch neben dem eigentlichen Zoll eine Abgabe erhoben. Können Sie darüber Näheres angeben?

Herr **Böcking:** Es ist die sogenannte statistique und die timbers und betragen 25 Cts. pro Tonne.

Die Selbstkosten betragen für Roheisen auf der Halbergerhütte 54 *M.*, für Roheisen in Pont à Mousson $47,_{46}$ *M.*, für Roheisen in Belgien $42,_{32}$ *M.* und für angekauftes englisches Eisen 38 *M.* in Middlesborough.

Es folgen nun die Selbstkosten der Röhren Gußwaaren habe ich nicht berücksichtigt. Röhren, also das Hauptprodukt, rechnen sich bei uns, ohne die Amortisation des Baukontos und ohne die Betriebsverbesserungen, die $8,_{72}$ *M.* betragen, bei uns auf $94,_{55}$ *M.* als Hochofenguß, als gemischter Guß auf $98,_{75}$ *M.*, in Pont à Mousson $85,_{55}$ *M.* Wenn man hiervon die acquits abrechnet, so kann Pont à Mousson eventuell, wenn es sein muß, Röhren zu $71,_{15}$ *M.* verkaufen, ohne zu verlieren, während uns dieselben $94,_{55}$ *M.* aus dem Hochofen und aus gemischtem Guß $98,_{75}$ *M.* kosten, also beinahe 30 *M.* Differenz In Belgien stellen sich die Selbstkosten,

Vergleichende Selbstkosten.

Halberger-Hütte.	Pont à Mousson	Belgien.		England.
Roheisenproduktion: 10 359 656 kg	Roheisenproduktion: 50 000 000 kg			
Generalia und Betriebskosten . . . 7,06 M.	Generalia . . . . 5,29 M.	Generalia und Löhne . . . . 12,80 M.		
Löhne . . . . 4,72 "	Löhne . . . . 4,25 "			
	Koksankauf . . . . 12,00 M.			
	Fracht . . . . . 4,00 "			
	Ausladen und Abgang 0,50 "			
	Zoll . . . 1,20 Frcs.			
	Formalitäten 0,25 "			
	1,45 Frcs. = 1,16 "			
Koks: 1 412 / 1 540 . . . . . . 18,5 "	1 500 kg, pro 1000 kg 17,66 M. 26,49 "	Koks 1 260 kg à 20,15 Frcs. = 16,12 M. . . . . 20,31 "		
34 pCt. Erze 2 924 . 17,94 M.	34 pCt. Erze 2 924 à 3,50 M. = . . . 10,23 M.	Erze 3 289 kg à 3,50 Frcs = 2,80 M. . . . . 9,21 "		
Kalk . . . . . . 0,70 "	Förderungskosten . . 3,00 M.			
Brucheisen . . . . 4,33 " } 22,97 "	Fracht . . . 0,50 "			
Reparaturkosten, Erneuerung . . 1,00 "	3,50 "			
	Kalk . . . . . . 0,70 " } 10,93 "			
	Reparaturkosten 2c. . . . . . 0,50 "			Ankauf.
54,00 M.	47,46 M.	42,32 M.		38,00 M.
Röhren:				
Produktion 6 558 000 kg.	Produktion: 12 000 000 kg	Hochofenguß.	Cupolofenguß	Cupolofenguß.
Roheisen . . . . 54,00 M.	Roheisen . . . . 47,46 M.			
16½ pCt. Bruch 00,22	16½ pCt. Bruch . . 54,00 M.			
54,22 M.	Kosten . . . . . 46,46 "		42,32 M.	38,00 M.
	7,54 M. 1,24 "		Umschmelzen 10,00 "	10,00 "
	45,22 M.	42,32 M.	52,32 M.	48,00 M.
Generalia . . . . 5,85 "	Generalia . . . . 5,85 "	Generalia . 5,85 M.	5,85 M.	5,85 "
Allgemeine Betriebskosten . . . 14,25 "	Allgemeine Betriebskosten . . . 14,25 "	Allgem. Betriebskosten 14,25 "	14,25 "	14,25 "
Löhne . . . . 20,23 "	Löhne . . . . 20,23 "	Löhne . . 20,23 "	20,23 "	20,23 "
Hochofenguß . . . . 94,55 M.	85,55 M.	82,65 M.	92,65 M.	88,33 M.
Gemischter Guß . . . . . . 98,75 "	ab: acquits à caution . . . 14,40 "			
	71,15 "			

Abschreibungen, Amortisation und Kosten für nöthige Betriebsverbesserungen sind hier nicht in Rechnung gebracht.

wenn direkt aus dem Hochofen gegossen wird, was nicht der Fall ist, was aber sein kann und in Rechnung gezogen werden muß, auf 82,65 ℳ., für Kupolöfenguß 92,65 ℳ.; in England kosten die Röhren unter Zugrundelegung von 38 ℳ. für Roheisen 88,33 ℳ. aus Kupolöfen gegossen, und dabei sind die Selbstkosten, Generalia, allgemeine Betriebskosten und Löhne in Halbergerhütte, Pont à Mousson, Belgien und England gleich angenommen, obwohl dieselben etwas geringer in Frankreich, England und Belgien sein werden, da die dortigen Werke größere Produktionen haben. Ich glaube, wenn man die Zahlen vergleicht, 71,15 ℳ. gegen 98,5 ℳ., daß es eines weiteren Kommentars nicht bedarf.

Herr **Meier:** Bei einer solchen Preisdifferenz würden doch aber keine Röhren mehr abgesetzt werden können?

Herr **Böcking:** Wir haben in Folge dessen mit Pont à Mousson ab- und zu einem Kompromiß geschlossen, damit wir manche Lieferungen gemeinschaftlich ausführen können, um die Preise nicht noch mehr zu drücken.

Häufig geschieht es auch, daß einzelne Städte und Behörden, wie z. B. Augsburg, uns resp. der deutschen Industrie Lieferungen zuwenden, wenn die Preisdifferenz nicht zu groß ist, und uns den Schutz gegen das Ausland gewähren, der uns durch die Gesetzgebung versagt wird. Ferner hängt es sehr davon ab, wie das Ausland beschäftigt ist. Im Jahre 1875 produzirte Pont à Mousson 12 000 000 kg und exportirte 8 000 000 kg Röhren, in dem Jahre 1877 produzirte Pont à Mousson 16 000 000 und exportirte nur 4 000 000 kg, konnte also in diesem Jahre ein viel größeres Quantum im Inlande absetzen und in Folge dessen den deutschen Markt weniger belästigen.

Herr **Stumm:** Ich mache darauf aufmerksam, daß die große Differenz in den Selbstkosten nicht blos in den acquits enthalten ist, die der französischen Konkurrenz zu Gute kommen, sondern auch in dem Verlust, der auf der Halberger Hütte an dem Nebenprodukt von Brucheisen und Sonntags-Masseln entsteht, während derselbe Betrag in Pont à Mousson als Gewinn berechnet werden muß, weil dort in Folge des Zollschutzes das Roh- und Brucheisen mit Nutzen verkauft werden kann.

Herr **Böcking:** Wenn ich nicht irre, macht der Gewinn auf Brucheisen in Pont à Mousson 1,24 ℳ. pro Tonne Röhren aus. Pont à Mousson kann das Brucheisen zu 54 ℳ. verkaufen, während wir heute nur 50 ℳ. bekommen, aber in letzter Zeit zu noch niedrigeren Preisen verkaufen mußten; Pont à Mousson produzirt das Roheisen zu 46 ℳ. und kann dasselbe heute in Frankreich zu 54 ℳ. verkaufen.

b. Arbeiterverhältnisse.

Frage 1:

Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

Die Arbeitsverhältnisse sind bei uns dadurch normaler, weil dieselben durch die fiskalischen Gruben mit regulirt werden, ebenso ist der Bau der Eisenbahn nach St. Ingbert und die Fortsetzung des Saarkanals nach Ensdorf von Einfluß.

Hätten wir diese Verhältnisse nicht, so würde allerdings ein Ueberfluß an Arbeitern eintreten.

Frage 2:

Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

Bis jetzt haben wir nur vorübergehend Arbeiter entlassen müssen. Augenblicklich liegen nur Bestellungen auf Röhren vor, die bis Mitte Dezember reichen; wir haben bereits jetzt schon 100 Mann aufgefordert, sich nach anderer Arbeit umzusehen und werden wahrscheinlich, wenn die Verhältnisse sich noch verschlimmern werden, eine noch größere Anzahl entlassen müssen. Jedenfalls sind wir genöthigt, in den nächsten 3 bis 4 Wochen 100 Leute entlassen zu müssen. Augenblicklich beschäftigen wir 650 Arbeiter.

Frage 3:

Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

Die Löhne stehen heute noch bedeutend höher als 1869. Ich habe die Notizen von 1869 nicht zur Hand, sondern nur die Löhne, wie sie heute bezahlt werden. Ein Schmelzer verdient 2,60 ℳ., ein Aufgeber 2,20 ℳ., ein Rohrformer 3,50 ℳ. bis 2,40 ℳ. und 1,50 ℳ.; ein Sandformer 3,40 ℳ., 2,40 ℳ., 1,50 ℳ.; Tagelöhner verdienen 2 ℳ. bis 1,18 ℳ.

Frage 4:

Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

Sie erheischen eine Erhöhung, weil die Leute bei den augenblicklichen Lebensmittelpreisen kaum existiren können. Außerdem liegen wir an der Grenze Frankreichs, in welchem Lande die Leute leichter Beschäftigung finden können, die Gefahr deshalb groß ist, daß die Arbeiter nach Frankreich auswandern.

Herr **Huber:** Sind die Löhne dort höher?

Herr **Böcking:** Nicht höher, jedoch finden die Arbeiter dort volle Beschäftigung.

Frage 5:

Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

Die Leute würden auswandern oder sich anderen Gewerben zuwenden, weil dieselben mit noch niedrigeren Löhnen nicht existiren könnten.

Frage 6:

Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Einzelnen Individuen ist allerdings durch Lohnerhöhung nicht zu helfen, wir haben jedoch im Großen und Ganzen konstatiren können, daß die Moralität der Arbeiter bei besseren Löhnen entschieden erhöht wird. Die Leute schaffen sich eigene Häuser an, leben besser, essen mehr Fleisch rc., suchen zu sparen und werden seßhaft. Bei geringeren Löhnen ist ein Vagabondiren nicht zu vermeiden. Ein ordentlicher Arbeiterschlag kann mit zu niederen Löhnen vollständig demoralisirt werden.

Frage 7:

Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

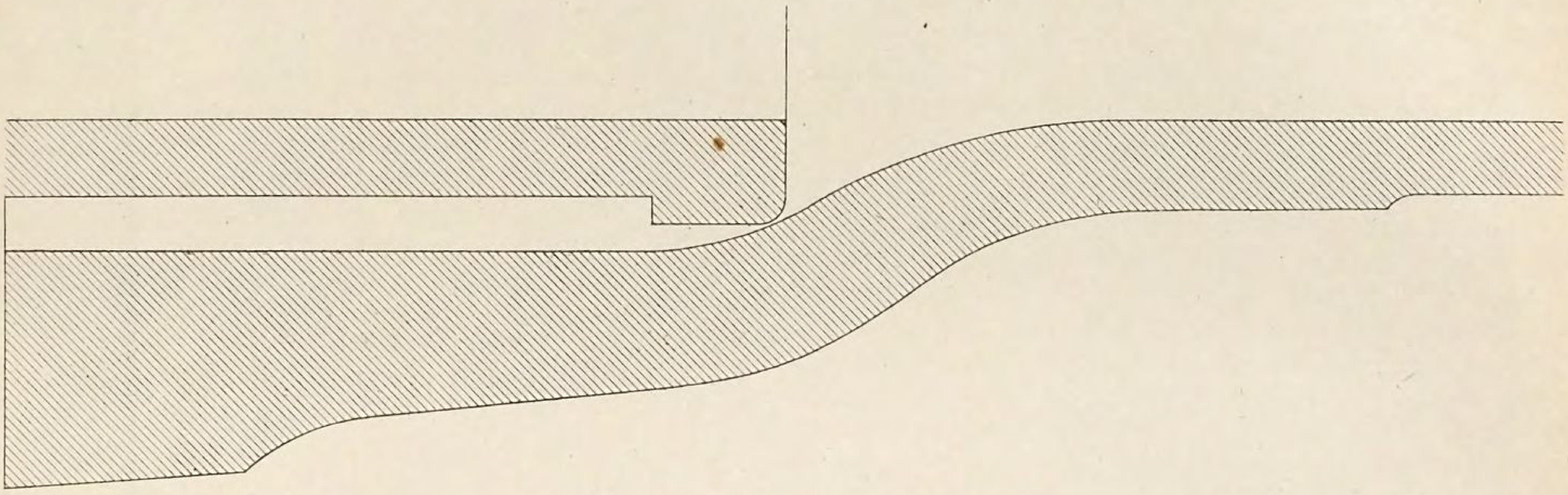
Vor zwei Jahren versuchten die Sozialdemokraten bei uns Boden zu fassen, allein durch das energische Auftreten der dortigen Hütten und des Bergamts zu Saarbrücken wurde diese Bewegung im Keime erstickt, so daß augenblicklich an eine sozialdemokratische Bewegung nicht mehr gedacht wird.

Frage 8:

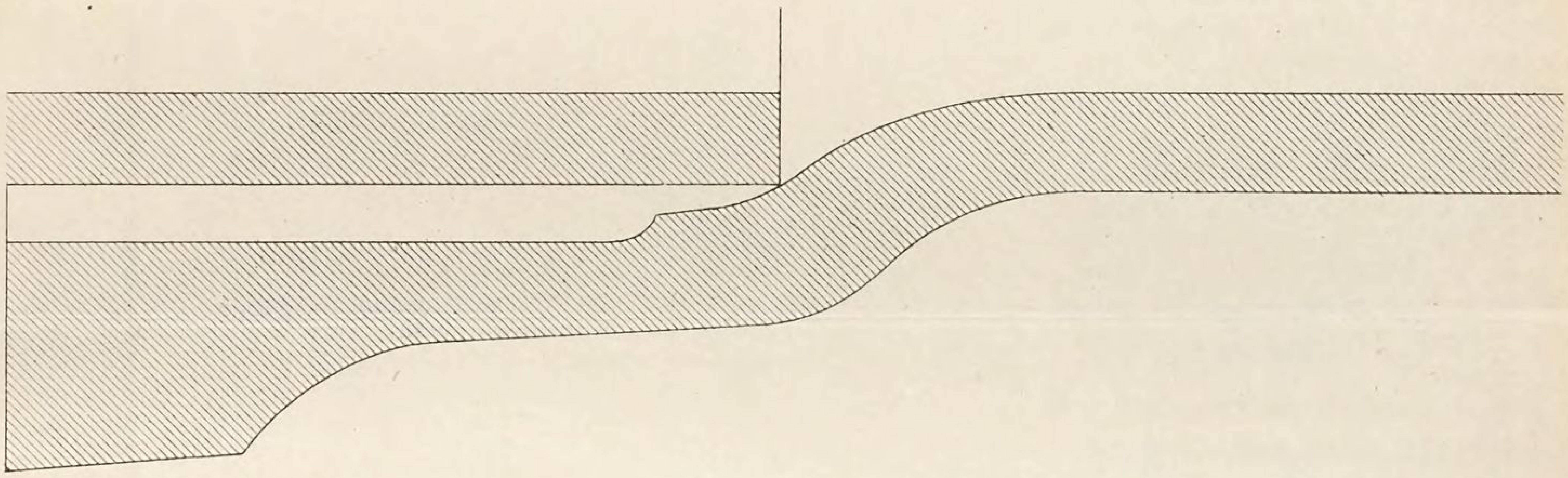
Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

Ich kann nur über die französischen Verhältnisse sprechen. Die Löhne in Frankreich sind im Allgemeinen niedriger. Die

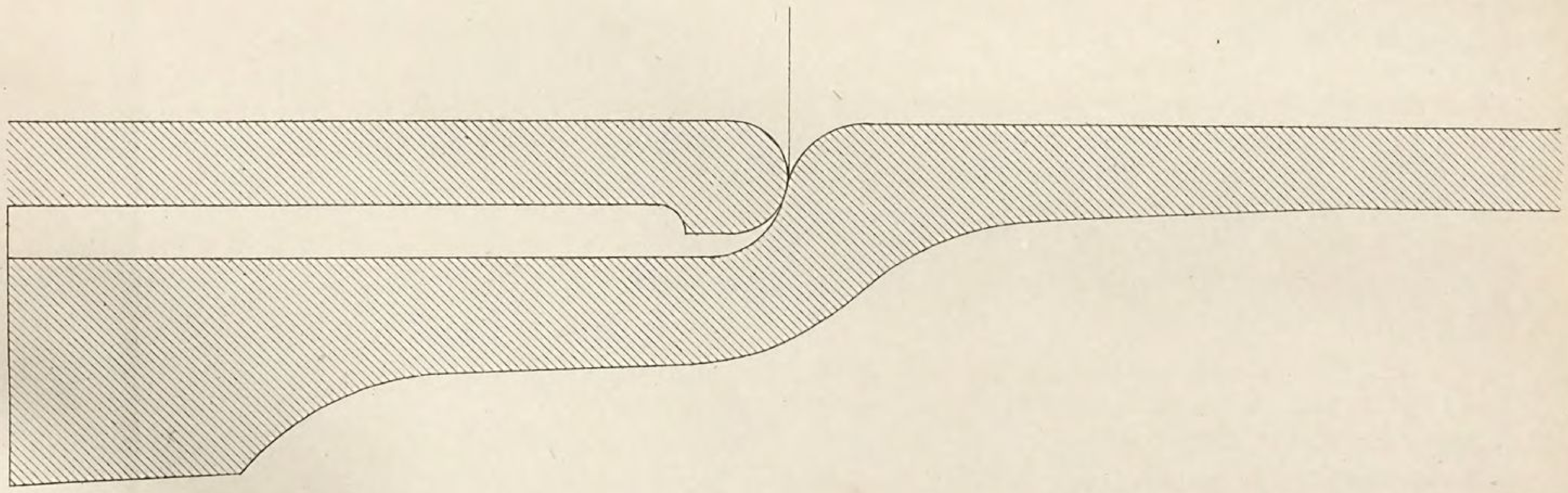
Röhrenprofile.



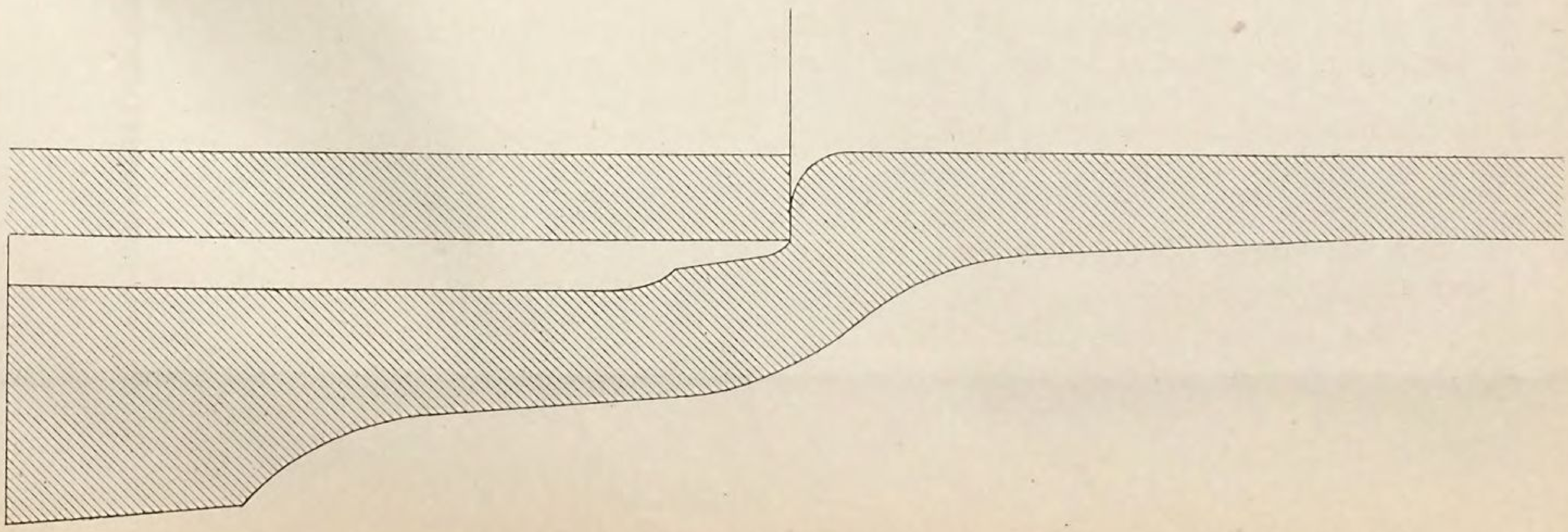
№ 1



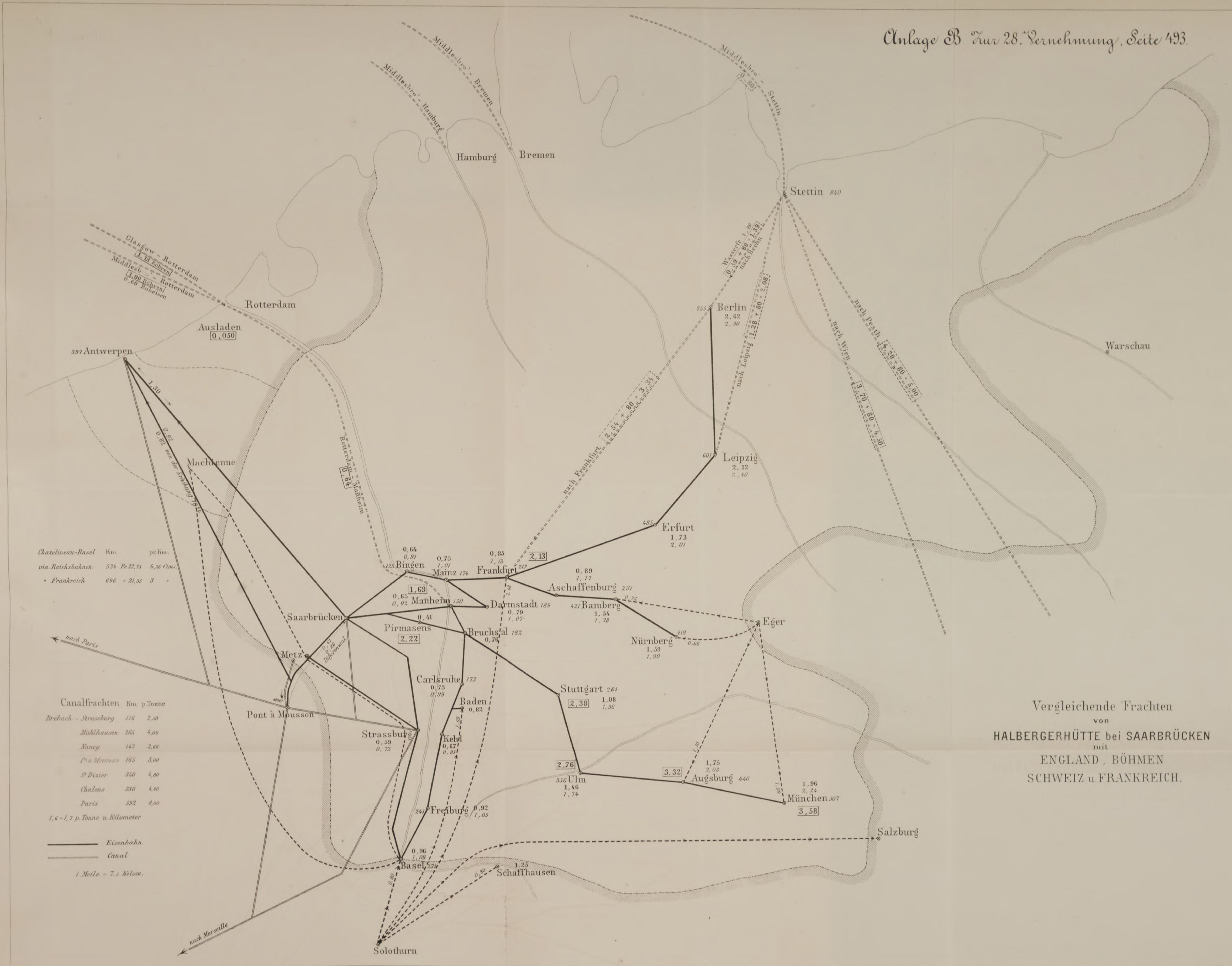
№ 2



№ 3



№ 4



Erläuterung
der
Zeichen der Frachtenkarte.

Die vollen schwarzen Linien sind Eisenbahnverbindungen.

Die doppelten schwarzen Linien sind Kanalverbindung in Frankreich und den angrenzenden Ländern.

Die vor oder hinter einem Orte stehende Kursivzahl die Entfernung in Kilometer von Saarbrücken.

Die bei einem Orte stehende fette Zahl ist die Fracht pro 100 kg von Saarbrücken bis dahin.

Die Kursivzahl unter einer fetten Zahl stehend ist die Fracht von Pont à Mousson pro 100 kg bis zu diesem Orte.

Die eingerahmten Zahlen geben die Frachten von Middlesborough bis zu diesem Orte über Rotterdam an.

Die punktirt eingerahmten Zahlen sind die Fracht von England über Stettin.

Die stark punktirten Linien, die von Solothurn und Eger nach Deutschland gezogen sind, bezeichnen die Orte, wohin die Schweiz und Böhmen geliefert haben, auf den punktirten Linien befindet sich eine Zahl, welche die Fracht pro 100 kg angiebt.

Die Frachtangaben beziehen sich auf gußeiserne Röhren.

Arbeitsleistung des Franzosen dagegen ist eine größere. Der Franzose ist ehrgeizig und eine kleine Belobigung macht viel mehr als ein Lohnzuschuß. Ferner ist eine weitere Eigenschaft der französischen Arbeiter die, daß sie sich viel besser zu Meistern eignen. Wir haben bei uns außerordentliche Schwierigkeiten, Meister zu erziehen. Meistentheils müssen wir mit ausgedienten Unteroffizieren vorlieb nehmen, die allerdings Eifer haben, aber keine Sachkenntniß besitzen, während der französische Arbeiter von der Pike auf gedient hat, die nöthigen Kenntnisse besitzt, und sich viel besser zur Beaufsichtigung eignet. Der französische Arbeiter ist intelligenter und gewandter als der deutsche. Geht der deutsche Arbeiter nach Frankreich, so akklimatisirt sich derselbe leicht und verbindet rasch die guten Eigenschaften der beiden Nationen, während umgekehrt französische Arbeiter in Deutschland äußerst selten heimisch werden.

Frage 9:

Sind die Arbeitslöhne einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

Der französische Arbeiter versteht es besser sich einzuschränken, deshalb sind auch die Löhne daselbst einer Ermäßigung eher fähig, als bei uns. In England wurden in der letzten Zeit die Löhne auch wieder erheblich ermäßigt. Bei der Selbstkostenrechnung habe ich noch zuzufügen, daß die Engländer die Röhren als Handelswaare betrachten. Wir können das nicht, denn jede Bestellung, jede Behörde, jede Stadt hat eine besondere Röhrenkontur. Das erste Röhrenprofil (der als Anlage abgedruckten Tabelle A.) ist in England üblich, welches auch bei uns vielfach angewendet wird; das zweite Profil bezeichnet die deutsche Normalröhre; das dritte Profil wendete die Frankfurter Quellwasserleitung an und das vierte Profil die Gasfabrik in München. Wir können also in Folge dieser verschiedenen Profile nicht auf Vorrath arbeiten. Die Engländer dagegen, auch die Franzosen, haben fast stets dasselbe Röhrenprofil, können auf Vorrath arbeiten, haben nicht nöthig, die Fabrikation nach Beendigung einer Lieferung zu unterbrechen und können in Folge dessen mit geringeren Selbstkosten arbeiten.

Herr **Meier**: Blasen Sie den Ofen aus, wenn Sie keine Bestellung haben?

Herr **Böcking**: Wir werden dazu genöthigt sein, wenn keine weiteren Bestellungen einlaufen.

Auch muß ich noch der böhmischen Konkurrenz Erwähnung thun, was vorhin vergessen wurde. Die Besitzer der böhmischen Eisenhütten sind meistens reiche Kavaliere, Fürsten und Grafen, die sehr große Waldkomplexe besitzen und nur das Holz verwerthen wollen; ob etwas bei den Eisenhütten verdient wird, ist einerlei, wenn nur Absatz für Holz erzielt wird. Die Preise der Gußwaaren in Nürnberg und Südbayern werden von den böhmischen Hütten vollständig bestimmt.

c. Frachten.

Frage 1:

Welche Frachtsätze zahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

Zur vollständigen Klarlegung der Frachtverhältnisse von Saarbrücken aus nach unserem Absatzgebiete habe ich eine Karte entworfen, in welcher alle Daten enthalten sind. Die Frachtverhältnisse von Frankreich, Schweiz, Böhmen und England sind daraus klar zu ersehen. (Als Anlage B. abgedruckt.)

Herr **Stumm**: Und von Belgien?

Herr **Böcking**: Auch von Belgien! Die Fracht von Pont à Mousson nach Saarbrücken beträgt 47 ₰ pro 100 kg; mittelst der Zonentarife beträgt jedoch die Frachtdifferenz nach unserem Absatzgebiete nur 26 ₰ von Pont à Mousson nach Saarbrücken. Die Schweiz besitzt bei Solothurn eine Röhrengießerei, die monatlich 4 bis 500 000 kg Röhren fabrizirt, die theilweise in der Schweiz abgesetzt werden können, theilweise jedoch auch à tout prix nach Deutschland geworfen werden.

Die Gießerei hat nach Basel 80 ₰ Fracht pro 100 kg, wir haben 96 ₰. Dieses Werk hat u. A. auch nach Salzburg die sehr bedeutende Wasserleitung geliefert. Die böhmischen Gießereien haben von Eger eine Fracht nach Nürnberg von 66 ₰ pro 100 kg, währenddem wir 1,59 ℳ bezahlen müssen.

Vorsitzender: Das ist Kladno?

Herr **Böcking**: Nein! In Böhmen liegen eine ganze Menge von Werken, die sehr billiges Gießereieisen mit Holzkohlen darstellen. Der bömische Import macht sich bis Ulm geltend; nach Ulm haben wir ungefähr dieselbe Fracht wie die böhmischen Werke. Die gangbaren in Süddeutschland üblichen Modelle für Gußwaaren sind von den böhmischen Werken noch nicht nachgemacht worden, sobald jedoch dies geschehen sein wird, werden wir auf dem ganzen süddeutschen Markt verdrängt werden. Nach München hat Böhmen 1,20 ℳ Fracht pro 100 kg und wir 1,96 ℳ, liegt also weitaus vortheilhafter für Böhmen als für uns.

England kann bis Mannheim mit 1,69 ℳ pro 100 kg Fracht gelangen, wir haben nach Mannheim 65 ₰ pro 100 kg Fracht, also besteht eine Differenz von 1 ℳ England kommt nach Stuttgart mit 2,38 ℳ und wir mit 1,80 ℳ; nach München mit 3,58 ℳ und wir mit 1,96 ℳ Die Fracht von Middelsborough über Stettin nach Leipzig ist ungefähr so groß wie von Saarbrücken nach Leipzig. England kommt über Stettin mit einer Fracht nach Leipzig von 2,8 ℳ pro 100 kg und wir zahlen nach Leipzig 2,12 ℳ pro 100 kg. Pont à Mousson liegt nur um eine Frachtdifferenz von 26 ₰ pro 100 kg schlechter als wir, die Differenz ist also verschwindend, mit diesem Tarife kann diese Hütte fast zu denselben Preisen liefern wie wir.

Ich muß hier konstatiren, daß in letzter Zeit eine Lieferung nach Pirmasenz in der Pfalz von den Engländern übernommen wurde, wir haben dahin 41 ₰, die Engländer 2,20 ℳ pro 100 kg Fracht zu zahlen; nur durch Zufall ist es uns gelungen, einen Theil der Lieferung noch zu bekommen. Dann sind besonders die französischen Kanalverhältnisse hervorzuheben. Wir liegen in Saarbrücken am Saarkanal, könnten mit einer Fracht von 80 ₰ pro 100 kg unsere Waare nach Paris schicken, also für ganz dieselbe Fracht wie nach Frankfurt a. M., wohin wir 85 ₰ zahlen. Der Markt nach Frankreich ist uns aber abgeschlossen, weil wir in Folge der Zölle nicht dahin können.

Herr **Stumm**: Welches ist die Differenz in der Entfernung nach Paris und nach Frankfurt?

Herr **Böcking**: Nach Paris 592 km, nach Frankfurt a. M. 219 km.

Herr **Meier**: Können Sie durch den Kanal nicht die Erze viel billiger bekommen, als Sie vorhin erwähnten?

Herr **Böcking**: Wir haben keine eigenen Gruben, die von dem Saarkanal berührt werden könnten. Hätten wir eigene Gruben in dem Distrikte von Nancy, so könnten wir größeren Nutzen vom Kanal ziehen, er hat aber für uns den großen Werth nicht, weil wir die französischen Erze kaufen müssen und also von den Konjunkturen abhängig sind.

Herr **Stumm**: Sind in den Selbstkosten auch die französischen Kanalfrachten eingerechnet?

Herr **Meier**: Auch bei Ihren Selbstkosten?

Herr **Böcking**: Ja, alle Kosten sind darin enthalten. Dadurch daß uns die französische Konzession nicht ertheilt

wurde, hat der Saarkanal für uns nicht die Bedeutung, als er im anderen Falle gehabt hätte.

Herr **Stumm:** Kann der Herr Sachverständige angeben, wie hoch der Prozentsatz von Erzen, die auf dem Kanal bezogen werden, sich im Möller ungefähr stellt?

Herr **Böcking:** Augenblicklich 20—25 pCt., die übrigen 75 pCt. beziehen wir von anderen Gruben; die französischen Erze, die wir per Kanal beziehen, sind sehr vorzüglich, und ich muß bedauern, daß wir die Konzession nicht bekommen haben und den Vortheil des Kanals gar nicht ausnützen können.

Herr **Stumm:** Wenig!

Herr **Böcking:** Verschwindend wenig. Die Kanalfracht beträgt $1{,}6$ ₰ pro Tonne und Kilometer, während die Eisenbahnfracht doch zwischen 3 und 4 ₰ sich bewegt.

Herr **Stumm:** Für Erze doch wohl nicht?

Herr **Böcking:** Ich spreche von Gußwaaren. Während wir Gußwaaren mit $1{,}6$ ₰ auf dem Kanal fahren, kosten Gußwaaren per Eisenbahn zwischen 3 und 4 ₰ pro Tonne und Kilometer.

Vorsitzender: Sie haben die sämmtlichen Fragen, die in diesem Kapitel enthalten sind, hiermit bereits erörtert.

Frage 2:

Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Herr **Böcking:** Wir haben uns hauptsächlich zu beschweren, daß Gußwaaren nicht in derselben Klasse gefahren werden, wie Röhren und Stabeisen. Saarbrücken produzirt Stabeisen und Gußwaaren, die sehr leicht zusammen verladen werden können. Dieser Vortheil unserer Lage kann deshalb nicht ausgenutzt werden, wir müssen häufig statt Waggonfracht Stückgutfracht bezahlen. Die französische Stückgutfracht ist weitaus geringer als die deutsche.

Herr **Stumm:** Wie stellt sich der Unterschied der Stückgutfracht zwischen Frankreich und Deutschland?

Herr **Böcking:** Die Stückgutfracht in Deutschland ist ungefähr dreimal so theuer, als die Waggonfracht, während sie in Frankreich $1^1/_2$ bis höchstens zweimal so theuer ist.

Frage 3:

Genießt das Ausland billigere Frachten, als Sie, und in welcher Weise macht sich dies geltend?

Die französische Industrie genießt z. B. nach Seeplätzen, wenn exportirt werden soll, ermäßigte Frachten. So kostet die Fracht Nancy — Marseille Stadt $38{,}25$, während dieselbe Nancy — Marseille Schiff nur $34{,}50$ kostet. Die französische Regierung hat diese Importbonifikation bei den Privatbahnen durchgesetzt.

Herr **Stumm:** Was sind das für Werthe 34 u. 38?

Herr **Böcking:** Francs pro Tonne.

Außerdem ist noch zu bemerken, daß die Stückgutfracht zum Beispiel von Nancy nach Bordeaux fast dieselbe ist, nur mit wenigen Centimes Unterschied als die Waggonfracht, so beträgt die Stückgutfracht von Nancy nach Bordeaux $5{,}25$ Frcs. pro 100 kg und die Waggonfracht $5{,}23$ Frcs. pro 100 kg. Diese Ermäßigung kam daher, daß Werke in der Nähe von Nancy Gußwaarenlieferungen nach Bordeaux hatten, die häufig als Stückgut versandt werden mußten; in Folge dessen ist die Bahn darauf eingegangen, Stückgut und Waggongut zu denselben Preisen zu fahren, was meines Wissens in Deutschland noch nicht dagewesen ist. Die Ausfuhr nach den Hafenplätzen wird durch dieses Entgegenkommen der Bahnen außerordentlich erleichtert.

Frage 4:

Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

Ich habe darüber keine Notizen, aber so viel ich weiß, existiren derartige Fälle.

Die Erzfrachten sind noch besonders zu erwähnen. Von den Lothringer Gruben nach Saarbrücken betragen dieselben noch etwas über einen Silberpfennig pro Zentner und Meile, während auf den preußischen Bahnen in Ausnahmetarifen zu $0{,}8$ ₰ gefahren wird, wenn wir also dieselbe Fracht hätten wie auf den preußischen Bahnen, so würde das für unsere Produktionskosten sehr wichtig sein.

Herr **Stumm:** Der Herr Sachverständige meint wohl die preußischen Staatsbahnen?

Herr **Böcking:** Die preußischen Staatsbahnen und die unter preußischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen.

Frage 1:

d. Verkaufspreise.

Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte?

Im Jahre 1877/78 haben wir für Röhren erzielt $111{,}89$ ℳ pro Tonne.

Herr **Stumm:** Im Durchschnitt?

Herr **Böcking:** Ja. Und für Gußwaaren $169{,}42$ ℳ.

Vorsitzender: Auch für die Tonne?

Herr **Böcking:** Ja!

Herr **Stumm:** Loko Werk?

Herr **Böcking:** Ja. Für Brucheisen erhalten wir 50 bis 52 ℳ und Roheisen 48 bis 50 ℳ pro Tonne.

Vorsitzender: Das verkaufen Sie auch?

Herr **Böcking:** Ja, wir müssen es jetzt mit Verlust verkaufen; wir sind bestrebt, unser eigenes Roheisen womöglich selbst zu verarbeiten, wie die Lage aber jetzt ist, müssen wir dasselbe mit einem Verlust von 6 ℳ pro Tonne verkaufen.

Herr **Meier:** Aber Sie verkaufen davon wenig?

Herr **Böcking:** Je nachdem. Voraussichtlich, wenn nicht größere Röhrenbestellungen einlaufen, können wir in nächster Zeit nicht alles Hochofeneisen vergießen, wenn wir dann nicht einen Hochofen ausblasen wollen, müssen wir Roheisen verkaufen.

Herr **Stumm:** Wie stehen die Röhrenpreise augenblicklich?

Herr **Böcking:** In letzterer Zeit im Minimum 100 ℳ pro Tonne, nun gehen $5{,}8$ ℳ Garantiekosten und sonstige Unkosten, die bei Lieferungen unvermeidlich sind, ab, so daß man rechnen kann, es bleiben kaum 95 ℳ pro Tonne ab Hütte.

Herr **Stumm:** Der Durchschnitt wird sich wohl dadurch etwas erhöhen, daß die kleinen Röhren nicht einbegriffen sind?

Herr **Böcking:** Die Röhren von 4 Zoll aufwärts haben diesen Preis, den ich eben nannte, während die kleineren Röhrensorten pro 100 kg $1{,}80$ ℳ höher stehen, aber der Verkauf in kleineren Röhren ist nicht bedeutend.

Herr **Stumm:** Sind in dem Durchschnittspreise für 1877/78 die kleinen Röhren mit enthalten?

Herr **Böcking:** Ja. Es war der Durchschnittspreis von kleinen und großen Röhren.

Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Die Werke in Hayingen und Oettingen produziren nicht viele Röhren, dieselben machen hauptsächlich Roheisen. Die Röhrenpreise sind unseren ähnlich, nur um die Fracht verschieden.

Frage 3:

Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

Ich kann hier auch eine Tabelle der Röhrenverkaufspreise von 1869 bis 1878 vorlegen. Die Röhren standen als Minimum 1869 120 — 180 *M.* pro Tonne ab Hütte; 120 *M.* war damals enorm niedrig; sie stiegen 1873 bis 260 *M.* und sind jetzt gefallen auf 100—95 *M.* pro Tonne und ab Hütte.

Verkaufspreise von Rohren und Gußwaaren 1869 — 1878.

	1869. *M.*	1870. *M.*	1871. *M.*	1872. *M.*	1873. *M.*	1874. *M.*	1875. *M.*	1876. *M.*	1877. *M.*	1878. *M.*
Röhren große. . . .	120—180	138—180	144—180	156—190	160—260	200—180	170—160	150—135	125—115	118 – 100 bis 95
Säulen	180—210	170—210	160—210	210—300	240--300	240—285	210—190	180—175	170—165	130 – 150
Calorifères	240—260	210—260	210—240	198—222	234—260	230—260	216. 200	200—180	200 – 180	200—175
Poterie	235	250	270	275	280	270	265	250	220	170
Grabkreuze.	240—350	240—350	240 – 350	240—350	350—400	350—400	360	320	280	230
Abtrittröhren	210—220	210—220	200—230	190 · 210	240—270	210 300	290—190	190—180	180—170	150

Frage 4:

Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Das richtet sich ganz nach dem Quantum, was verkauft wird, und nach den Ansprüchen, die gemacht werden; manchmal sind es scharfe Bedingungen und da müssen selbstverständlich höhere Preise gestellt werden.

Vorsitzender: Frage 5:

Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

ist schon damit erledigt.

Frage 6:

Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

Herr **Böcking:** Im September hat Pont à Mousson Röhren zu 97 *M.* pro Tonne franko Pont à Mousson verkauft; dieselben waren für den Bahnhof Hatzenport bei Koblenz. Der Verkauf geschah an Gebrüder Ventricker in Pforzheim, welche die Legarbeit besorgten.

Herr **Stumm:** Wie stellen sich die Verkaufspreise?

Herr **Böcking:** Ich kann hier noch eine Tabelle für Gußwaarenpreise in Frankreich vorlegen, verglichen mit den deutschen Preisen, die Preise sind dort fast um den Betrag der acquits à caution höher als bei uns.

Vergleichende Verkaufspreise in Frankreich und Deutschland für grobe Gußwaaren.

	Frankreich. pro 1 000 kg *M.*	Halbergerhütte. pro 1 000 kg *M.*
Poterieguß	192—200	170—180
Ofenguß	200—206	160—170
Gartenbänke 500 g bis 1 kg	400—408	340
Gartenbänke 1 kg	384—392	240—250
Gartenbänke 2 kg	368—376	—
Roststäbe	140—144	130—140
Radbüchsen	144—152	160—180
Radabweiser	176—184	170
Rahmen	256—280	190—200
Säulen (volle)	136—140	—
Säulen (hohle)	164—172	130—150
Kreuze ü. 5 kg	192—200	190—325
Thürschwellplatten	144—152	130—135
Kaminröste (verzierte) . . .	220—224	—
Kaminröste (einfache) . . .	188—192	—
Verzierungen	216—224	—
Schwere Riemenscheiben . .	224—228	170—180
Leichte Riemenscheiben . . .	240—248	210—230
Uhrgewichte	132—136	190
Fußbänke	168—180	225
Abfallröhren	144—148	130
Eßeisen	176—180	120—140.

Die Verkaufspreise der Röhren in Frankreich sind höher, Pont à Mousson verkaufte unlängst nach Frankreich zu 120 *M.* pro Tonne, während dasselbe Werk, wie ich eben bemerkte, nach Deutschland zu 97 *M.* pro Tonne verkaufte. Für das Wasserwerk in Pirmasenz in der Pfalz lieferten die Engländer kürzlich Röhren zu 110 *M.* franko, die Fracht von Middlesborough dahin beträgt 22,20 *M.*, so daß den Engländern 88,78 *M.* verblieben. Bei einer der letzten Submissionen zu Herford in England wurden noch 95—97 *M.* pro Tonne erzielt.

Vorsitzender: Sie sagten, daß Solothurn in der Schweiz Ihnen Konkurrenz macht.

Herr **Böcking:** Ja. Die Hütte zu Solothurn arbeitet mit Holzkohlen und sehr reichen Bohnerzen; die Hütte muß sehr billig arbeiten, indem dieselbe nach Salzburg liefern konnte, auch nach Frankfurt a. M. Im vorigen Jahre, wo die Preise bei uns noch höher standen, wurde eine Lieferung von Röhren von dieser Hütte nach Baden-Baden ausgeführt. Die Preise stellten sich damals auf 10,80 *M.* pro 100 kg ab Halberger-Hütte.

Herr **v. Schloer:** Ich möchte mir doch die Frage erlauben, ob diese Konkurrenzfähigkeit des Schweizer Werkes nicht vielleicht in dem Umstande zu suchen ist, daß jenes Werk vermöge der Qualität seines Eisens in der Lage ist, die Röhren viel leichter zu konstruiren?

Herr **Böcking:** Etwas wohl, aber nicht erheblich. In Baden-Baden, wo wir gemeinschaftlich mit den Schweizern lieferten, waren die Verhältnisse ungefähr gleich, durch die gute Qualität der Röhren, die wir durch Zusatz von nassauer Eisenstein erreichen und die große Sorgfalt, die wir auf das Probiren der Röhren verwenden.

Herr **v. Schloer:** Ich meine, ob es nicht dem Schweizer Werke möglich ist, eine geringere Wandstärke bei den Röhren anzuwenden, als Sie?

Herr **Böcking:** Das ist nicht erheblich.

Vorsitzender: Wie ist es mit dem böhmischen Eisen?

Herr **Böcking:** Die böhmischen Röhren sind bisher weniger hineingekommen, weil die Hütten hinreichend in Oesterreich beschäftigt waren, aber es ist möglich, daß sie jetzt ebenfalls hereinliefern werden. Böhmen lieferte nach Nürnberg Heerdplatten zu 12 ℳ franko pro 100 kg, hiervon ab für Fracht 66 ₰, so daß 11,34 ℳ franko Eger bleiben.

Frage 7:

Verkauft dasselbe für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt, und in welchem Verhältniß und aus welchen Gründen geschieht dies?

Für Frankreich hat Pont à Mousson, wie ich schon bemerkte, zu 12 ℳ pro 100 kg verkauft, während dasselbe Werk für den Bahnhof Hatzenport zu 97 ℳ pro 100 kg lieferte.

e. Kreditverhältnisse.

Frage 1:

Finden die Werke Ihres Distriktes Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Da ich speziell Techniker bin, so befinde ich mich nicht in der Lage, die in diesem Kapitel vorkommenden, hauptsächlich kaufmännischen Fragen, zu beantworten.

Frage 2:

Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

Wir haben nicht nöthig, Kredit in Anspruch zu nehmen, in Folge dessen keine Zinsen zu bezahlen.

Frage 3:

Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde?

Sehr verschieden, eine feste Norm ist nicht anzugeben. Wir haben Nettocomptantpreise, 3 Monate Ziel, $1^1/_2$ pCt. Skonto, auch $2^1/_2$ pCt., das hängt von der Bedeutung der Lieferungen ab.

Frage 4:

Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt?

Auch dieses ist eine rein kaufmännische Frage, die zu beantworten ich nicht in der Lage bin.

Vorsitzender: Die Frage 5:

Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

würden Sie dann auch übergehen.

Herr **Böcking:** Ja!

f. Einfluß der Gesetzgebung.

Frage 1:

In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?

Frage 2:

Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung u. s. w.?

Diese beiden Fragen sind jedenfalls schon so gründlich erörtert worden, daß eine weitere Beantwortung wohl nur eine Wiederholung des Dagewesenen wäre.

g. Allgemeine Lage.

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Wir sind augenblicklich noch beschäftigt, sind aber in der Lage, bis Mitte Dezember eine erhebliche Anzahl von Arbeitern entlassen zu müssen. Es liegt die Gefahr vor, daß das Ausland uns noch die in Aussicht stehenden Bestellungen, hauptsächlich vermittelst der acquits à caution wegnehmen wird.

Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen sie?

Bis jetzt etwas über 4 pCt. Die Preise sind jedoch wieder gefallen, so daß wir wohl augenblicklich schon mit Verlust arbeiten werden.

Frage 3:

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?

Die Verkaufspreise für Röhren sind 111,89 ℳ, Fabrikationskosten 110,02 ℳ, gibt einen Gewinn auf Röhren von 1,87 ℳ pro Tonne; die Verkaufspreise für Gußwaaren sind gewesen 169,42 ℳ, Fabrikationskosten 140,05 ℳ, gibt eine Differenz von 29,37 ℳ pro Tonne Gewinn auf Gußwaaren.

Wir haben im letzten Jahre produzirt Röhren 6 519 000 kg, hierauf Gewinn 1,87 ℳ pro Tonne, resultirt einen Gewinn von 12 265,33 ℳ Ferner 2 689 000 kg Gußwaaren mit einem Gewinn pro Tonne von 29,37 ℳ, also Gewinn auf Gußwaaren 78 975,93 ℳ, demnach einen Totalgewinn auf Gußwaaren und Röhren von 91 241,26 ℳ Bei einem Gesammtkapital von 2 Millionen Mark betrug der Gewinn demnach 1877/78 4,56 pCt.; wie ich schon erwähnte, wird dieses Jahr verloren werden.

Frage 4:

Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Ich glaube nicht, daß wir speziell in unserer Branche an Ueberproduktion leiden; durch Elsaß-Lothringen, was zu Deutschland kam, ist der deutsche Markt allerdings belastet und der französische entlastet worden, aber wenn uns alle Lieferungen blieben, die vom Auslande weggenommen werden, würden wir unsere Produktion wohl nicht verstärken, aber doch aufrecht erhalten können.

Ich möchte noch bemerken, daß die Einfuhr von England nach Amerika sehr bedeutend war; die Einfuhr von England nach Amerika ist durch den hohen Schutzzoll fast ganz abgeschnitten, so daß England bestrebt ist, viel mehr nach Deutschland zu werfen.

II.

Wirkung der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markte.

Frage 1:

Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Wir haben unseren Hauptabsatz in Süddeutschland und hier bestimmt fast ausschließlich, wenigstens was Röhren anbelangt, Frankreich und die Schweiz die Preise, für ordinäre Gußwaaren Böhmen. Wir müssen den Preisen des Auslandes folgen, wenn wir nicht die Lieferungen verlieren wollen.

Frage 2:

Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

Ja!

Ich erlaube mir hier eine von der Societé John Cockerill in Seraing auf der diesjährigen Pariser Ausstellung auf einer großen Tafel angehefteten Tabelle in Abschrift vorzulegen, woraus die Siege, welche die erwähnte Gesellschaft seit 1877 über die deutsche Stahlindustrie bei Submissionen errungen hat, zu ersehen sind.

Résultats des adjudications en Allemagne

John Cockerille à Seraing.

Chemins de fer.	Dates des adjudications.	Importance des marchés.	Délai de livraison.	Soumission.	Prix par 100 kg.	Lieu de livraison.
Etat de Hannover	1877. Fév. 2.	4 566 tons de rails en acier de 38,05 kg le mètre cour. en 4 lots	200 rails par semaine et par lot à partir du 1 Avril 1877	Cockerille Osnabrück Bochum Gutehoffnungsh. Hoesch Hörde Krupp Union	15,08 16,27 16,40 16,90 16,90 16,91 16,97 17,00	Bremen oder Hamburg Osnabrück Löhne (2 lots) " " " " "
id.	1877. Fév. 28.	130 bandages à Tender 70 pour Barmen 40 " Hannover 20 " Göttingen 900 bandages à waggons	à fournir 8 semaines après commande définitive	Cockerille Hörde Union Cockerille Hörde Union	Respectivement: 22,40 23,20 22,80 24,26 24,22 24,52 25,20 24,80 25,00 21,60 22,63 24,12	 Hannover id. id.
Chemin de fer de l'est à Bromberg	1877. Mars 24.	8 700 tons de rails en acier de 37 kg le mètre cour.	à fournir du 1 Août 1877 à fin Sept. 78.	Cockerille Bochum Phönix Hörde Union	17,32 18,10 18,10 18,50 18,60	Königsberg id. Danzig Pillau id.
Haute Silésie Breslau	1877. Nov. 1.	6 962 tons de rails en acier 37,18 kg le mètre cour. en 4 lots	à fournir 1/3 1 Avril 1/3 1 Juin 1/3 1 Août 1878	Cockerille Gutehoffnungsh. Bochum Krupp Osnabrück	16,00 {15,84 {17,90 {15,92 {17,92 16,00 16,20	Danzig Oberhausen Stargard Bochum Stargard Essen Osnabrück
Bromberg	1877. Déc. 28.	7 400 tons de rails en acier, 37 kg le mètre cour.	1/2 1 Juin 78 1/2 1 Août 78	Cockerille id. Witting frères Bochum Osnabrück	1 lot 15,40 1 lot 15,60 4 lots 15,40 17,25 {15,39 {17,38 15,60	Königsberg id. Berlin Bochum Königsberg Osnabrück
Alsace Lorraine Strassburg	1878. Janv. 21.	5 524 tons de rails en acier, 3 pro fils diffr.	à fournir par époque en Avril " Juin Août & Septbr. 1878	Cockerille Stell of Scottland Aciérie du Rhin Osnabrück	Prof.XI. 14,48 Prof.XII. 14,72 14,64 15,20 15,70 16,75 16,10 18,06	Trois vierges Ant- (sans) Ga- werpen (avec) rantie Ruhrort Wissembourg Osnabrück Forbach

Chemins de fer.	Dates des adjudications.	Importance des marchés.	Délai de livraison.	Soumission.	Prix par 100 kg.	Lieu de livraison.
Bergisch-Märkische	1878. Fév. 2.	4 500 tons de rails en acier, 38 kg le mètre cour.	1/3 Mai 1/3 Juin 1/3 Août	Cockerille Bochum Aciérie du Rhin Phönix Gutehoffnungsh.	13,728 15,20 15,20 15,20 15,20	Aachen Bochum Ruhrort id. Oberhausen
Württemberg	1878. Mars 3.	140 bandages à locomotives 60 Tenders 170 "	à fournir rapidement plus possible	Cockerille Aciérie du Rhin Bochum Hörde	A. 20,20. B. 19,40 19,43. 19,43 21,00 21,67	Esslingen id. id. id.
Frankfurt-Bebra	1878. Mars 15.	4 616 756 kg acier	1/4 1 Juillet 78 1/4 1 Octob. 78 1/4 1 Janv. 79 1/4 1 Avril 79	Cockerille Bochum Hörde Krupp Phönix Aciérie du Rhin	15,35 15,20 15,20 15,20 15,50 15,60	Frankfurt Bochum Hörde Essen Ruhrort id.
Nassauische Bahn Wiesbaden	1878. Avril 2.	1 537 tons de rails en acier, 25,8 kg le mètre cour.	1 Juillet 1878	Cockerille Aciérie du Rhin	13,90 15,30 16,20	Limburg Ruhrort Limburg

Ferner bin ich in der Lage, ein größeres Verzeichniß derjenigen deutschen Städte vorzulegen, die in den letzten Jahren ganz oder nur theilweise die Röhren zu Gas- und Wasserleitungszwecken von dem Auslande bezogen haben.

Plätze in Deutschland, wohin Röhren vom Ausland entweder zu Gas- oder Wasserleitungen geliefert worden sind.

Altona. 1. Wasserleitung.
Von Losh Wilson u. Bell, Newcastle on Tyne;
Birtley Iron Works near Chesser-le-Street;
Cochrane, Grove u. Co., Middlesborough on Tiel;
Newton Chambers u. Co., Torncliffe near Sheffield.
2. Gasleitungen:
theilweise von Pont à Mousson.

Apolda. Die Wasserleitung wurde zur Hälfte von Röhren von Pont à Mousson, zur Hälfte von der Halbergerhütte hergestellt.

Apenraden erhielt ausschließlich englische Röhren im Gewichte von 123 500 kg zur Wasserleitung.

Augsburg. Das Gaswerk verwendet fast ausschließlich Röhren von Pont à Mousson.

Ars an der Mosel. Das Wasser- und Gaswerk wurde mit Röhren von Pont à Mousson hergestellt.

Annen. Die Röhren zur Wasserleitung wurden größtentheils von Pont à Mousson geliefert im Gewichte von 250 984 kg.

Baden-Baden 1877/78. Die Röhren zur Warmwasserleitung wurden zur Hälfte von Pont à Mousson, zur Hälfte von Halbergerhütte geliefert, im Jahre 1870.
Die Röhren zur Trinkwasserleitung wurden zur Häfte von den Roll'schen Eisenwerken in der Schweiz und zur Hälfte von der Halbergerhütte geliefert in den Jahren 1877/78.

Bamberg. Die Röhren zur Wasserleitung wurden ausschließlich von Marquise und Pont à Mousson geliefert im Gewichte von 2 541 000 kg.

Bergisch-Märkische Eisenbahn hat zu Wasserstationen Röhren von Pont à Mousson bezogen.

Berlin hat im Jahre 1876 7 500 000 kg Röhren aus England bezogen.

Bremen hat zu Wasserleitungen 8 900 000 kg Röhren aus England bezogen.

Bonn hat theilweise Röhren von Marquise bezogen.

Karlsruhe hat im Jahre 1869/70 ausschließlich Röhren von Pont à Mousson bezogen.

Constanz hat Gasleitungsröhren von Pont à Mousson bezogen.

Danzig hat ausschließlich englische Röhren zur Wasserleitung bezogen.

Elbing hat ausschließlich englische Röhren und zwar 835 791 kg bezogen.

Frankfurt a. M. hat außer einigen deutschen Firmen Wasserleitungsröhren bezogen von:
1. Hopkings Gickes u. Co., Middlesborough;
2. Cocherane, Grove u. Co., Middlesborough;
3. Marquise;
4. Pont à Mousson;
5. von den Roll'schen Eisenwerken in der Schweiz.

Frankfurt a. d. Oder hat Wasserleitungsröhren bezogen, außer einigen deutschen Firmen von:
1. Cocherane, Grove u. Co., Middlesborough;
2. R. Laidlaw u. Sohn, Glasgow;
3. Antony Harris, Middlesborough.

Goslar Die Röhren zur Wasserleitung wurden von Marquise im Gewichte von 579 444 kg geliefert.

Hamburg erhielt im Jahre 1871/72 Röhren von:
1. Cocherane Grove u. Co. in Middlesborough;
2. Chambers u. Co., Thorncliffe Iron Works near Sheffield:
3. Compagnie générale des conduits d'eau in Venne bei Lüttich;
In Summa wurden 11 000 000 kg Röhren geliefert.

Hanau erhielt Röhren von Pont à Mousson und Marquise zur Gasleitung.

Heilbronn 1878. 1. Wasserleitung:
Die Röhren hierzu lieferte größtentheils Pont à Mousson.
2. Zur Gasleitung ebenfalls.

Heidelberg. Die Röhren zur Gasleitung lieferte Marquise.

Ingolstadt	erhielt die Röhren zur Gasleitung von Pont à Mousson.
Kassel.	Die Röhren zur Wasserleitung wurden fast ausschließlich aus England bezogen. Zur Gasleitung lieferte theilweise Pont à Mousson.
Kissingen.	Die Röhren zur Wasserleitung wurden theilweise von Pont à Mousson bezogen.
Königsberg.	Die Röhren zur Wasserleitung wurden ausschließlich von England bezogen, 7 136 857 kg.
Leipzig	erhielt Röhren von Bolkow und Wonghan in Middlesborough.
Lübeck	erhielt 1866 Röhren von Cocherane, Grove und Komp., Middlesborough on Tels und von Dudley in Staffordshire.
Magdeburg.	Die Röhren zur Wasserleitung wurden theilweise von Pont à Mousson bezogen.
Mühlhausen i./E.	Die Röhren zur Gasleitung lieferte Pont à Mousson.
München.	Die Röhren zur Gasleitung lieferte Pont à Mousson theilweise.
Nürnberg.	Die Röhren zur Wasser- und Gasleitung wurden theilweise von Pont à Mousson, theilweise von Marquise geliefert.
Nordhausen.	Die Röhren zur Wasserleitung lieferte Marquise und Pont à Mousson, im Gewichte von 2 237 000 kg.
Pforzheim.	Die Röhren zur Wasserleitung lieferte größtentheils Pont à Mousson.
Regensburg.	Die Röhren zur Wasserleitung wurden $^2/_3$ von Pont à Mousson, $^1/_3$ von Halbergerhütte geliefert.
Rostock.	Die Röhren zur Wasserleitung, 1 500 000 kg, wurden von England bezogen.
Saaralle.	Die Röhren zur Gasleitung liefert Pont à Mousson.
Saargemünd.	Desgleichen.
Saarbrücken, Stadt.	Die Röhren zur Wasserleitung wurden zur Hälfte von Pont à Mousson, zur Hälfte von Halbergerhütte geliefert.
Saarbrücker Bergwerks-Direktion	erhielt diverse Muffen- und Flanschröhren von Pont à Mousson.
Straßburg i./E. 1877-1878.	wird im Augenblick ausgeführt zur Hälfte von Pont à Mousson, zur Hälfte von Halbergerhütte.
Stuttgart 1877-1878.	Die Röhren zur Gasleitung wurden fast ausschließlich von Pont à Mousson geliefert. Im letzten Jahre (1877) wurden 700 Stück Röhren von 600 mm im Gewichte von 742 000 kg geliefert zu einem Preis, der sich ab Halbergerhütte auf 10,80 *M.* pro 100 kg stellt.
Sulzbach bei Saarbrücken 1878.	Die Röhren zur neuen Wasserleitung wurden theilweise von Pont à Mousson geliefert.
Ulm.	Die Röhren wurden größtentheils von Pont á Mousson geliefert.
Witten.	Desgleichen.
Würzburg.	Desgleichen.
Bahnhof Hatzenfort a. d. Mosel, Linie Berlin-Metz. 1878.	In letzter Zeit wurde die Wasserstation Hatzenfort von Gebr. Benkiser errichtet, wozu Pont à Mousson die Röhren zu 97 *M.* pro 1 000 kg franko ab Pagny lieferte.

Herr **Stumm**: Hat nicht Pont à Mousson auf der Pariser Ausstellung eine ähnliche Tabelle ausgestellt, wie die von Seraing, worin die deutschen Wasserleitungen, welche von Pont à Mousson in den letzten Jahren ausgeführt worden, auf eine authentische Weise ersichtlich gemacht worden sind?

Herr **Böcking**: Ja. Ich besitze eine Zusammenstellung der Lieferungen in Gas- und Wasserleitungsröhren, die von Pont à Mousson nach Frankreich und dem Auslande gemacht wurden; Wasserleitungen wurden für 55 größere Plätze geliefert, davon nach Frankreich 26, nach Deutschland 19, nach Oesterreich 3, nach der Schweiz 7, also $47,_{3}$ pCt. nach Frankreich, $34,_{6}$ pCt nach Deutschland, $5,_{4}$ pCt. nach Oesterreich und $12,_{7}$ pCt. nach der Schweiz; Gasleitungen $41,_{5}$ pCt. nach Frankreich, $35,_{8}$ pCt. nach Deutschland, $7,_{55}$ pCt. nach Oesterreich, $7,_{55}$ pCt. nach der Schweiz, je $3,_{8}$ pCt. nach Italien und Spanien. Diese Lieferungen nach Oesterreich, nach der Schweiz, nach Italien und Spanien waren nur in Folge der acquits möglich.

Auch diese Tabelle erlaube ich mir zu überreichen.

(Die hierher gehörende siehe Seite 500.)

Herr **Meier**: Darf ich noch auf das Frühere zurückkommen und fragen, ob Cockerille nur die Submissionen aufgeführt hat, wo er den Zuschlag bekommen hat, oder alle, wo er submittirt hat?

Herr **Böcking**: Theilweise, ja.

Herr **Stumm**: Der Herr Sachverständige hat gesagt, daß Seraing mit Stolz auf die Vergebungen hingewiesen habe, wo es Deutschland durch billigere Preise geschlagen hat, aber ohne zu sagen, daß es dabei den Zuschlag bekommen hätte?

Herr **Böcking**: Seraing hat auf der Ausstellung auf einer Seite die Vorzüglichkeit seiner Maschinen, auf der anderen Seite seine Leistungsfähigkeit im Auslande bewiesen durch die Resultate der Submissionen.

Herr **Meier**: Man kann doch nicht sagen, daß das Resultate sind.

Herr **Böcking**: Es waren Resultate der öffentlichen Submission. Theilweise wurde ihm der Zuschlag ertheilt.

Frage 3:

> Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Daß die Solothurner Werke besser liefern sollen als wir, bestreite ich, besonders die Resultate von Straßburg sind der Art, daß man anerkannt hat, daß unsere deutschen Fabrikate den ausländischen überlegen sind. Schon dadurch, daß wir schärfere Lieferungsbedingungen haben, als im Auslande, wird die Fabrikation sorgfältiger bei uns überwacht. Der Stadtbaumeister in Straßburg erkannte unser Fabrikat nicht gerade als das billigste an, aber als das zuverlässigste. In einem unter dem 7. Mai 1878 uns ausgestellten Zeugnisse des Stadtbaumeisters in Straßburg heißt es unter Anderem:

> „Sowohl die Lieferung als auch die Verlegung der Röhren sind bereits ihrem Ende nahe, und kann ich somit aus eigener Erfahrung über die Leistungsfähigkeit, die Gewissenhaftigkeit und die technische Tüchtigkeit dieser Unternehmer ein begründetes Zeugniß ablegen. Es freut mich, der Firma Rud. Böcking u. Cie. dieses Zeugniß geben und dieselben in jeder Hinsicht bestens empfehlen zu können.
>
> (gez.) J. Conrath."

Herr **Stumm**: Wie steht es mit Marquise?

Herr **Böcking**: Die Röhren sind den deutschen ähnlich.

Leitungen, ganz oder theilweise mit Röhren von Pont à Mousson, ausgeführt in den letzten 10 Jahren.

Wasserleitungen. Frankreich.	Deutschland.	Oesterreich.	Schweiz.	Italien.	Spanien.	Gasleitungen. Frankreich.	Deutschland.	Oesterreich.	Schweiz.	Italien.	Spanien.
Lille	*Straßburg	Graz	Bern			Charleville	Mühlhausen	Wien	Basel	Mai-	Madrid
Besançon	Ulm	Brünn	Lausanne			Laon	Straßburg	Pesth	Bern	land	Cadix
Vesoul	Frankfurt	Wien	Winter-			Evreux	Metz	Graz	Schaff-	Genua	
Soisson	Baden-Baden		thur			Compiègne	Saargemünd	Prag	hausen		
Luneville	Saarbrücken		Inter-			Sedan	Saaralben		Frei-		
Pontarlier	Carlsruhe		laken			Amiens	Würzburg		burg		
La Rochelle	Pforzheim		Glaris			Toul	*Stuttgart				
Montbrison	Regensburg		St. Gott-			Pont à	Hanau				
Le Puy	Nürnberg		hard-			Mousson	Constanz				
Nancy	Kissingen		Bahn			Blâmont	Hannover				
Chatillon s. S.	Apolda		Luzern			Creusot	Ars a. d.				
Luxeuil	Bamberg					Troyes	Mosel				
Beauvais	Nordhausen					Barentin	Altona				
Fort de l'est	Ars a. d. Mosel					Montbéliard	*Augsburg				
Comp. Gen. des eaux	Bergisch-Märk.					Vitry-le-	*Heilbronn				
Chemin de fer de l'est	Eisenbahn					français	Ingolstadt				
do. Nord	Bergwerksdirek-					Besançon	Kassel				
do. Midi	tion Saar-					Longwy	München				
do. l'Ouest	brücken					Dôle	Nürnberg				
Bouilly	Heilbronn					St. Dié	Meiningen				
Montmorency	Magdeburg					Mirecourt					
Pariser Wasserwerke	*Freudenstadt					Mouzon					
Rennes						La Rochelle					
St. Denis						Rueil					
St. Ouen											
Paris-Lyoner Eisenb.											
26 Plätze.	19 Plätze.	3 Plätze.	7 Plätze.			22 Plätze.	19 Plätze.	4 Plätze.	4 Plätze.	2 Plätze.	2 Plätze.
	Summa: 55 Plätze.						Summa: 53 Plätze.				
47,3 pCt.	34,6 pCt.	5,4 pCt.	12,7 pCt.			41,5 pCt.	35,8 pCt.	7,55 pCt.	7,55 pCt.	3,8 pCt.	3,8 pCt.

Vorsitzender: Sie sind also der Meinung, daß alle Betriebsverbesserungen in Bezug auf die Röhrenfabrikation von Ihnen und überhaupt von der deutschen Industrie eingeführt sind?

Herr **Böcking:** Das Ausland ist uns überlegen, besonders Marquise; wir kennen die Verhältnisse, können aber kein frisches Kapital in unser Unternehmen stecken, bis die Zollfrage entschieden ist.

Herr **Stumm:** Das bezieht sich doch nur auf Einrichtungen, welche die Röhren billiger machen, aber nicht besser?

Herr **Böcking:** Nur darauf

Frage 4:

Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

Jetzt müssen wir mit Verlust verkaufen, während wir einen Gewinn auf Roheisen haben werden, wenn der Zoll wieder eingeführt wird.

Herr **Stumm:** Dann würden doch auch weniger Röhren hineinkommen?

(Zustimmung des Sachverständigen.)

Ist im Kalenderjahr 1878 überhaupt englisches oder schottisches Roheisen von der Halberger Hütte bezogen worden?

Herr **Böcking:** Nein.

Frage 5:

Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

Das Ausland bestimmt die Preise, die Fracht von Pont à Mousson nach unserem Absatzgebiet ist nur 26 ₰ pro 100 kg höher als unsere Fracht.

Frage 6:

Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Die böhmische Konkurrenz kommt bis nach Ulm, die Schweizer kommen bis Freiburg und die Engländer bis Leipzig; Pont à Mousson in Frankreich kann uns jede Lieferung mit Hilfe der acquits und geringer Frachtdifferenz wegnehmen.

Herr **Stumm:** Bis wohin hat die Halberger Hütte nach Osten geliefert?

Herr **Böcking:** Im Osten nach Leipzig in Sachsen, Erfurt und Apolda. In Leipzig stoßen wir schon auf die Engländer.

Frage 7:

Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

Ich glaube, diese Frage läßt sich am Besten mit Zuhülfenahme der von mir entworfenen Karte (Anlage B.) erledigen, darin ist alles enthalten.

Frage 8:

Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

Besonders im Jahre 1873 wurden wir durch die Aufhebung des Zolles sehr geschädigt.

Frage 9:

Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Ich glaube, diese Frage kann ich nicht nur dahin beantworten, daß die acquits unserer Industrie speziell geradezu den Todesstoß versetzen, die Zahlen werden es beweisen. Wenn z. B. beide Hütten, Pont à Mousson und die Halberger Hütte, die Absicht hatten, Röhren zu 90 *M.* pro Tonne ab Hütte zu verkaufen, so könnte Pont à Mousson franko Mannheim liefern pro Tonne zu 84,$_{80}$ *M.*; die Halberger Hütte müßte 96,$_{50}$ *M.* verlangen; franko Freiburg in Baden Pont à Mousson 86,$_{10}$ *M.*, Halberger Hütte 99,$_{20}$ *M.*; franko Würzburg Pont à Mousson 90 *M.*, Halberger Hütte 102 *M.*

Herr **Stumm**: Zu welchem Kurs sind die acquits verkäuflich?

Herr **Böcking**: Zu 18 Frcs., sie stehen aber oft 19 Frcs. Die acquits von Pont à Mousson kommen häufig nicht in den Handel, sondern die Herren nehmen diese acquits, gehen mit Hilfe der Firma Schmidborn in Ludwigshafen nach England, führen englisches Eisen nach Frankreich ein, und genießen also vollständig eine Bonifikation von 20 Frcs. = 16 *M.* pro Tonne.

Herr **Meier**: Und die beiden theilen sich darin?

Herr **Böcking**: Bei den acquits hat der Exporteur den Hauptvortheil; wenn die acquits zu 18 Frcs. stehen, so bekommt der Exporteur 18 Frcs; die noch zum Zoll fehlenden 2 Frcs kommen dem Zwischenhändler und Importeur zu gute.

Herr **Meier**: Stehen sie nicht auch niedriger?

Herr **Böcking**: Für Graueisen nicht, Weißeisenverhältnisse kenne ich nicht.

Herr **Huber**: Der Herr Sachverständige sagte, daß das Werk in Pont à Mousson die acquits nicht verkauft, sondern diese acquits nimmt, um damit englisches Eisen nach Frankreich einzuführen, also einen Gewinn von 20 Frcs pro Tonne hat. Das ist der Eingangszoll. Ist das nicht dasselbe Verhältniß, wie wenn überhaupt kein Zoll auf Roheisen in Frankreich bestehen würde?

Herr **Böcking**: Die beiden Firmen verarbeiten das Eisen nicht selbst, die importirende Firma ist eine Eisenhandlung in Ludwigshafen. Die Firma in Pont à Mousson bekommt bei der Ausfuhr einen Schein und die Herren in Ludwigshafen nehmen diesen Schein, gehen damit nach England und führen Eisen nach Frankreich zollfrei ein. Letztere haben nur einen Vortheil von 1 Frcs. resp. 2 Frcs pro Tonne, je nachdem sich beide Firmen die acquits rechnen.

Herr **Stumm**: Ich glaube, der Herr Sachverständige hat schon konstatirt, daß diese Röhren von Pont à Mousson ausschließlich aus Erzen hergestellt waren, nicht aus Roheisen.

Herr **Böcking**: Ich habe vor längerer Zeit den Direktor von Pont à Mousson gesprochen, der mir sagte, er kaufe kein fremdes Eisen, sondern mache es selbst, um zu beweisen, daß er von fremdem Eisen unabhängig sei.

Herr **v. Schloer**: Ich möchte mir zur Klarstellung der Verhältnisse bezüglich dieser acquits einige Fragen an den Herrn Sachverständigen zu stellen erlauben. Die Wirkung dieser acquits bezüglich der Ausfuhr von Röhren besteht ja für das Werk in Pont à Mousson darin, daß dieses Werk eine Exportbonifikation genießt. Wodurch genießt es diese? Dadurch, daß es in der Lage ist, zu exportiren und die acquits für seinen Export zu bekommen, und sie zu verkaufen an eine andere Firma in einer ganz anderen Gegend, welche letztere dann in der Lage ist, englisches Eisen nach einen Ort hin einzuführen, wo es nothwendig ist. Also die ganze Fracht, die nothwendig wäre, um z. B. das Eisen von Pont à Mousson dahin zu führen, wohin das englische Eisen gebracht wird, muß dem Importeur des englischen Eisens zugute kommen.

Nun aber glaube ich doch auch, daß diese Einrichtung für den Verkauf resp. Absatz der deutschen Industrie eine gewisse Rückwirkung äußern könnte. Wird nicht durch diese Einrichtung die Exportfähigkeit der französischen Industrie auch nach Ländern hin wesentlich gefördert, in welchen die deutsche Industrie Absatz gewinnen könnte?

Herr **Böcking**: Ja. Es ist z. B. die Schweiz.

Herr **v. Schloer**: Wenn nun die französische Industrie diese titres entbehren würde, so würde ja dadurch der Absatz der deutschen industriellen Etablissements nach jenen Ländern sehr wesentlich sich ausdehnen können?

(Zustimmung des Sachverständigen.)

Daraus ziehe ich nun den Schluß, daß diese titres nicht blos zu berechnen sind nach dem unmittelbaren Einfluß, den sie auf den Import nach Deutschland ausüben, sondern zu gleicher Zeit zu beurtheilen sind nach der Einwirkung, welche sie auf die beschränkte Absatzfähigkeit Deutschlands im Auslande haben.

Herr **Böcking**: Ja, Pont à Mousson hat vermittelst der acquits nach Pest in Oesterreich geliefert, nach Cadix in Spanien und vielen anderen Orten im Auslande, wohin zu liefern uns unmöglich ist.

Herr **v. Schloer**: Sie beschränken also die Einwirkung der titres nicht blos auf die Einfuhr Frankreichs nach Deutschland, sondern Sie geben ihnen noch eine weitere Wirkung und sagen: in Folge dieser titres sind die französischen Etablissements in der Lage, auch in anderen Absatzgebieten außerhalb Deutschlands mit Erfolg gegen uns zu konkurriren?

Herr **Böcking**: Ganz entschieden. Es ist in den letzten Tagen von dem Herrn Bergassessor Jordan in Saarbrücken eine interessante Brochüre über den Saarkanal erschienen, die ich hier mitgebracht habe. Es wird hier dargestellt, wie die französische Eisenindustrie in Folge des Zollschutzes, wie die größeren Bezüge von Koks nach Frankreich beweisen, in letzterer Zeit einen erheblichen Aufschwung genommen hat, während umgekehrt die Erztransporte auf dem Saarkanal nach den deutschen Hochöfen an der Saar erheblich abgenommen haben.

Herr **Stumm**: Ich möchte zur Klarstellung des anscheinenden Mißverständnisses, so weit es noch nicht völlig aufgeklärt sein sollte, bemerken, daß die Zusammenstellung des Hauses Schmidborn als Roheisenhändler mit den Eigenthümern des Hauses Schmidborn als Miteigenthümer des Werkes in Pont à Mousson nach den Ausführungen des Herrn Sachverständigen einfach darauf beruht, daß er sagt: Pont à Mousson würde eine Exportbonifikation, wie jedes andere Werk von 18 Frcs. bekommen können, wenn es seine acquits auf Röhren an den Markt bringt; es bekommt aber mehr, weil es in der glücklichen Lage ist, einen Roheisenhändler, als Associé in der Nähe zu haben, dem es möglich ist, nicht blos die 18 Frcs., sondern sogar den ganzen Werth des französischen Zolls von 20 Frcs. einzuheimsen und der sich deshalb eine größere Mühe gibt, den Export von Röhren

zu befördern. Ich glaube, das ist das Resumé dessen, was der Herr Sachverständige gesagt hat.

Herr **Böcking**: Es ist noch zu bemerken, daß gegenwärtig ein großer Bedarf von Röhren in Frankreich vorliegt. Werden die Verhältnisse in Frankreich schlechter, so wird die Einfuhr von Pont à Mousson mit acquits nach Deutschland noch empfindlicher. Wenn Pont à Mousson mit dem Preise auf 71,15 ℳ heruntergeht, was dieses Werk mit Hülfe seiner Selbstkosten und acquits kann, ist es ja nicht möglich, daß wir konkurriren können.

Frage 10:

Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Diese Frage hängt mit der vorigen zusammen.

Frage 11:

Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt?

Ja, es kommt zuweilen vor.

Frage 12:

In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Wenn wir die Wasserleitung für Augsburg nicht bekommen hätten, wo wir theurer als eine belgische Firma waren, wären wir damals schon vor 2 Jahren genöthigt gewesen, einen Hochofen auszublasen.

Frage 13:

Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Ganz erheblich; nach den Notizen, die ich vorher gegeben habe, handelt es sich um über 20 ℳ pro Tonne.

Frage 14:

In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Ohne Geld zu verlieren, wären wir nicht dazu in der Lage, wir müßten unseren Betrieb aufgeben.

Frage 15:

Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Wir sind in der Lage, die Betriebskosten noch zu ermäßigen, können uns aber jetzt nicht dazu entschließen, bis wir Sicherheit haben, ob wir gegen die Einfuhr vom Auslande geschützt werden. Erst dann, wenn unser Absatz gesichert ist, werden wir Betriebsverbesserungen treffen. Wir haben vor mehreren Jahren für die deutsche Regierung eine größere Quantität Eisenmunition geliefert und Einrichtungen im Betrage von 30 000 ℳ getroffen. Als das bestellte Quantum abgeliefert war, hat der Staat die Fabrikation selbst in die Hand genommen und die aufgewandten 30 000 ℳ waren verloren. Durch diese gemachte Erfahrung werden wir erst dann zu weiteren Betriebseinrichtungen schreiten, wenn wir eines sicheren Absatzes gewiß sind.

Herr **Meier**: Wenn wir nun auch einen Zoll in Deutschland bekämen, der die Einfuhr nach Deutschland natürlich verhinderte, so würde den fremden Plätzen ganz dasselbe bleiben, so lange die acquits in Frankreich fortbestehen?

Herr **Böcking**: Der Vortheil eines Zollschutzes in Deutschland wäre jedoch ein sehr großer, da uns der Absatz im Lande gesichert wäre.

Herr **Meier**: Das verkenne ich nicht, ich wollte nur fragen, ob es irgend wie einen Unterschied auf den fremden Plätzen machte.

Herr **Böcking**: Durch größeren Absatz im Inlande könnten wir billiger fabriziren und in Folge dessen billiger nach dem Auslande liefern.

Frage 16:

Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

Dadurch, daß das Ausland, z. B. England, den bedeutenden Absatz nach den Kolonien hat, ist es in der Lage, ein gewisses Fabrikationsquantum abzusetzen, auch, wie früher schon erwähnt wurde, auf Vorrath zu fabriziren, da die Konstruktion der Röhren ein und dieselbe ist bei den meisten Lieferungen, die vergeben werden; während bei uns bei jeder Lieferung eine andere Bestimmung getroffen wird, sei es für die Röhrenkonstruktion oder die Art der Theerung. Objekte von 80 000 000 kg Röhren, die von Kalkutta benöthigt wurden, kommen bei uns nicht vor, 3 000 000 kg gehören schon mit zu den größeren Lieferungen. Daß da England in der Lage ist, Einrichtungen zu treffen, um billig zu fabriziren, ist nicht nöthig weiter erörtert zu werden.

Vorsitzender: Frage 17:

Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Herr **Böcking**: Durch den Wegfall des Zolles auf Roheisen wurden wir sehr geschädigt, da wir das disponible Roheisen mit Verlust verkaufen mußten.

Herr **Stumm**: Ich möchte den Herrn Sachverständigen fragen, ob seine Betriebseinrichtungen auch gegen Pont à Mousson zurückstehen?

Herr **Böcking**: Im Gegentheil, was maschinelle Einrichtungen anbetrifft, sind wir Pont à Mousson vielfach überlegen.

Vorsitzender: Frage 18:

Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Herr **Böcking**: Die Entwickelung der Konkurrenzwerke in Pont à Mousson und Marquise wird diese Frage klar stellen. Pont à Mousson produzirte im Jahre 1863 8 130 000 kg Roheisen, hiervon Gußwaaren 2 390 000 kg und exportirte damals nichts nach Deutschland. Im Jahre 1875 produzirte Pont à Mousson 50 000 000 kg Roheisen, davon Gußwaaren 12 000 000 kg, wovon 8 000 000 kg exportirt wurden, meistens nach Deutschland. Im Jahre 1877 wurden 50 000 000 kg Roheisen fabrizirt, davon Gußwaaren 16 801 000 kg und exportirt 4 850 000 kg. Der Export war in diesem Jahre geringer, da der Bedarf in dem eigenen Lande kaum gedeckt werden konnte.

Marquise hat in einer Periode von 6 Jahren, 1872 bis 1878, nach Frankreich geliefert 105 660 000 kg, ferner exportirt, und zwar sehr viel nach Deutschland, 44 000 000 kg, also ca. 29 pCt. der ganzen Produktion.

Herr **Stumm**: Meint der Herr Sachverständige, daß diese Erweiterungen wesentlich mit der Aufhebung der Zölle in Verbindung stehen?

Herr **Böcking**: Ganz entschieden. Es beweist dies besonders die Produktionsverstärkung von Pont à Mousson von 12 000 000 kg im Jahre 1875 und 16 000 000 kg im Jahre 1877, also um ca. 25 pCt.

Vorsitzender:

Frage 19:

Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Herr **Böcking:** Ein solcher Aufschwung würde unter Umständen von großer Gefahr für uns werden können. In Saarbrücken können durch einen Umschwung der Verhältnisse, bei gleicher Höhe der Eisenpreise, die Kohlen theurer werden, wir würden dann theurer produziren müssen und das Ausland billiger hereinliefern; Pont à Mousson hat durch die neue Kanalverbindung in Frankreich große Vortheile, da dasselbe belgische und Saarkohle beziehen kann. Wenn die Saarkohle heute theurer wird, so müssen wir die hohen Preise bezahlen und können keine Konkurrenz eintreten lassen, Pont à Mousson dagegen kann sich aber mit belgischen Kohlen helfen. Der neue französische Kanal, der Antwerpen mit Marseille verbindet, durchschneidet die belgischen und französischen Kohlendistrikte und führt die Kohlen billig in das Innere von Frankreich, außerdem fährt die Reichsbahn den Koks von Westfalen nach Pont à Mousson zu niederen Sätzen. Pont à Mousson hat also die Wahl zwischen Belgien, Westfalen und Saarbrücken für seinen Koksbezug.

Vorsitzender: Die gehen also an Ihnen vorbei?

Herr **Böcking:** Nein, mit der Reichsbahn über Metz werden die westfälischen Koks nach Pont à Mousson transportirt.

Herr **Stumm:** Weil die Rheinische Bahn die staatliche Zinsgarantie hat, kann sie unter dem Selbstkostenpreise auf der Eisenbahn transportiren.

Vositzender:

III.

Die deutsche Eisenindustrie auf auswärtigem Markte und der Einfluß ausländischer Zollsätze.

Frage 1:

Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

Herr **Böcking:** Sehr unbedeutend. Wir haben nach der Schweiz in einem Jahre als Maximum vielleicht 2 pCt. exportirt; der einzige Hafen, wohin wir exportiren können, ist Antwerpen, wir haben eine Fracht dahin von 1,30 ℳ. pro 100 kg Pont à Mousson hat 92 ₰ Fracht und hatte, bevor die Fracht erhöht wurde, 82 ₰ und außerdem den acquit. Wir können deshalb nach Antwerpen nicht exportiren, da wir durch unsere höhere Fracht ungünstiger gestellt sind, außer den acquits; ferner hat Pont à Mousson noch den Vortheil, daß nach den Seeplätzen Frachtbonifikationen gegeben werden.

Herr **Huber:** In Belgien haben Sie keinen Absatz?

Herr **Böcking:** Nein.

Vorsitzender: Damit sind wohl auch

Frage 2 und 3:

Nach welchen Gegenden, in welchen Produkten und Quantitäten ist dies der Fall?

In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen?

beantwortet?

Herr **Böcking:** Im Auslande (in Belgien und Oesterreich) wird vielfach die inländische Industrie begünstigt; so erhielt die Firma Bopp und Reuther aus Mannheim in der Schweiz eine Lieferung von Schiebern nicht, weil sie Ausländer waren und in Mannheim wohnen; es ließe sich noch sehr viel Material hierüber sammeln.

Herr **Stumm:** Ist das der Grund, warum der Herr Sachverständige in die Schweiz nicht exportirt?

Vorsitzender: Ueber die Exportverhältnisse in früheren Jahren würde nichts beizubringen sein.

Frage 4 und 5:

Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der dortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Herr **Böcking:** Theilweise ja. Die acquits waren es eben immer, die uns den Transport nach dem Auslande erschwerten.

Vorsitzender: Frage 6:

Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden?

und Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Herr **Böcking:** Würden die französischen Eingangszölle wegfallen, so könnten wir hinsichtlich der Frachtverhältnisse sehr gut nach Frankreich liefern; wie früher bemerkt, haben wir nach Paris billigere Frachten als nach Frankfurt am Main.

Herr **Huber:** Wenn die französischen Eingangszölle wegfallen, würden außerdem auch keine acquits mehr existiren.

Vorsitzender: Frage 8:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Herr **Böcking:** Theilweise, durch Uebernahme der Bahnen durch das Reich, die Frachtermäßigungen kämen jedoch auch dem Auslande zu Gute.

Vorsitzender: Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

Herr **Stumm:** Glaubt der Herr Sachverständige, daß, wenn die titres d'acquit wegfallen, sein eigener Export sich wesentlich heben könnte?

Herr **Böcking:** Sehr bedeutend.

Vorsitzender: Frage 10:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

Herr **Böcking:** Um diese Frage zu beantworten, erlaube ich mir einzelne Stellen aus dem vorher schon erwähnten Buche des Assessors Jordan über den Saarkanal vorzulesen; es heißt da auf Seite 35:

„Im Jahre 1873 konnte man für Saarkoks weit höhere Preise in Deutschland als in Frankreich erzielen. Die Verhältnisse änderten sich indessen sehr bald und hatten die Bestrebungen der Kokswerke an der Saar, den früheren Absatz in Frankreich wieder zu gewinnen, in den Jahren 1874 und 1875 einen um so größeren Erfolg, als die Hochofenindustrie bei Nancy inzwischen einen bedeutenden Aufschwung genommen hatte."

Nach den Notizen des Herrn Assessor Jordan betrug die Koksverschiffung auf der Saar nach Frankreich 1867 nur 11 130 Ctr., 1868 schon 94 840 Ctr., 1869 132 850 Ctr. und 1872 das große Quantum von 921 000 Ctr. Das einzige deutsche Eisenwerk, welches Koks an der Saar kauft, sind Kascher und Westermann, alle anderen Koks, die von Privatkoksanstalten produzirt werden, gehen auf die französischen Werke bei Nancy.

Während dem also der Koksversandt nach Nancy zugenommen, hat der Erzversandt nach Deutschland resp. an die Saarhütten abgenommen.

Im Jahre 1867 betrug die Erzzufuhr auf der Saar von Nancy in die Saargegend schon 1 219 590 Ctr.; 1871, 1872 und 1873 annähernd 2 Millionen Zentner; 1874 sank die Erzzufuhr plötzlich auf 626 800 Ctr. und geht noch weiter zurück.

Herr Assessor Jordan bemerkt dann weiter, Seite 36 und 37:

> „Die Hochöfen zu Dillingen, Geislautern und St. Ingbert liegen seit mehreren Jahren kalt, der Betrieb zu Burbach wird zur Hälfte, derjenige auf der Halberger Hütte und dem Neunkircher Werke nur mit großen Opfern in der früheren Ausdehnung aufrecht erhalten. Sehr charakteristisch ist es, daß die zollgeschützte Hochofenindustrie der Umgegend von Nancy diese Kokurrenz weit besser zu ertragen und sogar, wie bereits erwähnt, während derselben Periode ihre Bezüge von Saarkoks wesentlich zu verstärken vermochten."

Herr **Stumm**: Ich darf bemerken, daß das Buch geschrieben ist von Herrn Assessor Jordan in Saarbrücken, der amtlicher Vertreter der Bergwerksdirektion für den Verkauf der dortigen Kohlen ist.

Vorsitzender: Ich muß bemerken, daß diese Qualität das Buch noch zu keinem amtlichen macht.

Herr **Böcking:** Der gute Absatz der Saarbrücker Koks in die Umgebung von Nancy vertheuert den Saarhütten die Grieskohlen, die gewiß jetzt 1—2 ₰ pro Zentner theurer sind, als dies sonst der Fall wäre. Die französische Konkurrenz arbeitet mit deutschen Kohlen billig, führt ihr Produkt zollfrei nach Deutschland ein und schädigt noch mit den acquits à caution.

Herr **Stumm**: Die Kohlen sind ja im Allgemeinen abgeschlagen. Die Stückkohle und die Förderkohle sind erheblich im Preise ermäßigt worden.

Herr **Böcking**: Nur die Grieskohle, die sich des erwähnten Absatzes nach Frankreich erfreut, ist im Preise stehen geblieben, im Gegentheil gegen das vorige Jahr theurer geworden.

Herr **Stumm:** Diese Grieskohle wird nicht direkt, sondern in Form von Koks nach Frankreich exportirt?

Herr **Böcking:** Als Koks, die auf den Hochöfen bei Nancy verhüttet werden.

Vorsitzender:

IV.

Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisen-industrie.

Frage 1:

> Erfordert die Fortexistenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Frage 2:

> Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen.

Herr **Böcking**: Ja.

Vorsitzender: Frage 3:

> Wie hoch müssen anderenfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Herr **Böcking:** Ich kann nur von Roheisen und Gußwaaren sprechen, über die anderen Eisenartikel habe ich kein Urtheil, Roheisen jedoch mindestens 60 ₰ pro 100 kg.

Herr **Huber:** Also für den Zentner 30 ₰?

Herr **Böcking:** Ja, und für Gußwaaren pro Zentner 1,20 ℳ.

Herr **Stumm**: Das würde der Zollsatz sein, der vor 1873 bestand.

Vorsitzender: Frage 4:

> Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:
> a) für die Eisenindustrie selbst,
> b) für den Handel, die Transportintereſſenten und die Konsumenten?

Herr **Böcking**: Die Gußwaarenpreise, glaube ich, würden kaum erheblich in die Höhe gehen, das Roheisen dagegen würde etwas anziehen oder im Preise sich doch zum Mindesten halten.

Der Transportverkehr würde dagegen sehr belebt werden, da 1 Ctr. fertiges Eisen ungefähr 6 Ctr. Rohmaterialien erfordert, die transportirt werden müssen. Die Landwirthschaft fände Absatz für ihre Produkte und viele andere Industriezweige würden einen erheblichen Aufschwung nehmen.

Vorsitzender: Und wie ist es mit den Konsumenten? Die würden nicht geschädigt werden, weil die Gußwaaren nicht theurer werden?

Herr **Böcking**: Die großen Eisenkonsumenten werden allerdings höhere Eisenpreise bezahlen müssen, der kleinere Konsument wird jedoch eine Erhöhung der Eisenpreise nicht bemerken, da der Zwischenhandel den Hauptvortheil haben wird. Der Haupteinfluß der Zolleinführung wird eben der sein, daß die Eisenpreise nicht noch mehr fallen werden und einmal Halt in die bis hierher forwährende rückgängige Bewegung derselben kommt.

Herr **Stumm**: Nach den früheren Ausführungen des Herrn Sachverständigen würde die Einführung des Roheisenzolls die Selbstkosten der Gußwaaren, statt zu erhöhen, ermäßigen; denn es würde, wenn ich richtig verstehe, die Einführung des Zolls auf Roheisen für seine Gußwaarenindustrie den Vortheil haben, daß sie die Sonntags-Masseln nun leichter mit Nutzen verkaufen könnte, während sie jetzt Schaden an dem Verkaufe erleidet. Die Differenz würde den Selbstkosten von Gußwaaren zu Gute kommen.

Herr **Böcking:** Das wäre von Einfluß; wir würden keine Verluste auf Roheisen haben, wir müssen jetzt Sonntags Gußeisen machen. Das würde wegfallen, — das würde überhaupt auf die Selbstkosten von großem Einfluße sein.

Vorsitzender: Frage 5:

> Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Herr **Böcking:** Billige Eisenbahnfrachten und Uebernahme der Eisenbahnen durch das Reich.

Vorsitzender: Frage 6:

> Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Herr **Böcking:** Ja, theilweise. Günstigere Frachtverhältnisse würden jedoch auch dem Auslande zu Gute kommen.

Vorsitzender:

Statistik.

Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen und event. welche?

Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Herr **Böcking:** Ja. In der Statistik Seite 49 heißt es: Die Ausfuhr mit acquits à caution aus Frankreich nach Deutschland beträgt von der Produktion im deutschen Reiche und Luxemburg

für Gußwaaren 1876 nur 2,5 pCt.

Da die Einfuhr in Gußwaaren aus Frankreich nach Deutschland fast einzig und ausschließlich in gußeisernen Röhren besteht, so stellen sich die Zahlen wie folgt, unter der Annahme, daß die Produktion in Deutschland in gußeisernen Röhren im Jahre 1877 und 1876 ähnlich waren, da mir die Röhrenproduktion von 1876 in Deutschland nicht zu Gebote steht.

1877 produzirte	Preußen	Röhren:	46 876 000 kg
	Lothringen	=	12 000 000 =
	Süddeutschland	=	5 000 000 =
			63 876 000 kg

Frankreich importirte mit acquits nach

Deutschland 1876 7 847 000 kg

also ca. 12 pCt.

Rechnet man den Import ohne acquits noch hinzu, der betragen hat 1 121 000 kg, so steigt die Einfuhr auf 14 pCt. Nimmt man an, daß die Produktion in gußeisernen Röhren im Jahre 1874 in Deutschland ähnlich der von 1877 war, so steigt der Prozentsatz der Einfuhr in gußeisernen Röhren, mit der Produktion im eigenen Lande verglichen, auf 27½ pCt., da im Jahre 1874 die Einfuhr mit

acquits betragen hat	16 031 919 kg
und ohne acquits direkt	1 668 966 =
Sa. also	17 700 885 kg

Herr **Stumm**: Die Anfechtung der Statistik bezieht sich also nicht auf die Zahlen an sich, sondern nur auf die Konsequenzen, die aus der Statistik für die Röhreneinfuhr aus Frankreich gezogen werden könnten. Der Herr Sachverständige meint, die geringen Prozentsätze, die da angegeben wären für den gesammten Gußwaarenimport, erhöhten sich in dem angegebenen Betrage für Röhren, weil diese fast das ausschließliche Importobjekt bilden.

Herr **Böcking**: Gußeiserne Röhren sind der Hauptimport von Frankreich nach Deutschland; die anderen Gußwaaren, die eingeführt werden, sind von untergeordnetem Werthe.

Vorsitzender: Ich danke dem Herrn Sachverständigen.

(Schluß der Vernehmung 4 Uhr 43 Min.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Neunundzwanzigste Vernehmung

am

22. November 1878

Anwesend sind: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender,
" Geh. Oberregierungsrath Huber,
" Königl. bayr. Staatsrath von Schloer,
" Geh. Kommerzienrath Stumm,
" H. H. Meier,
" Geh. Bergrath Dr. Wedding.

Sachverständiger: Herr Königl. Bergrath und Hüttenwerks-Direktor Jüngst.

Fragebogen A.

(Vormittag 10 Uhr.)

Vorsitzender: Wir kommen heute zur Vernehmung des Herrn Bergraths Jüngst aus Gleiwitz, der ein fiskalisches Werk in Oberschlesien zu vertreten hat. Ich würde den Herrn Sachverständigen bitten, der Kommission zunächst mitzutheilen, worauf sich der Betrieb dieses Werkes erstreckt und in welchem Umfange der Betrieb geführt wird.

Herr **Jüngst:** Die Gleiwitzer Hütte umfaßt 3 verschiedene Branchen der Eisenindustrie, erstens Hochofenbetrieb, zweitens Gießereibetrieb und drittens Maschinenbau.

Der Hochofenbetrieb wird augenblicklich mit einem Hochofen geführt. Die zur Verhüttung gelangenden Erze bestehen zum dritten Theil aus schlesischen Brauneisenerzen, zum dritten Theil aus ungarischen Spatheisensteinen, zum dritten Theil aus Puddel- und Schweißofen-Schlacken.

Das Brennmaterial, die Steinkohle, wird von der fiskalischen Grube Königin-Luise in Zabrze gekauft, von einer Privatgesellschaft verkokst und von dieser der Gleiwitzer Hütte geliefert.

Die Produktion beläuft sich jährlich auf etwa 300 000 Ctr. Roheisen, im vorigen Jahre betrug dieselbe 330 000 Ctr.

Die erblasenen Roheisensorten bestehen zur Hälfte aus weißem, zur Hälfte aus grauem Puddlingsroheisen, mit geringen Quantitäten von Gießereiroheisen.

Der größte Theil der Produktion, etwa 300 000 Ctr., wird an die Puddelwerke Oberschlesiens verkauft; ein geringer Prozentsatz nach Oesterreich und Rußland exportirt. Beschäftigt werden gegenwärtig 86 Arbeiter.

Die Gießerei produzirt jährlich ca. 100 000 Ctr. Gußwaaren.

Die Betriebsmaterialien sind: erstens Gleiwitzer Roheisen, dem eigenen Betriebe entnommen; zweitens Oberschlesisches Roheisen; drittens ausländisches Eisen und zwar vornehmlich englisches und schottisches Gießereieisen; viertens niederschlesische Koks (Gottesberger).

Die Produktion umfaßt ca. 40 000 Ctr. Handelsgußwaaren, 10 000 Ctr. Baugußwaaren, 35 000 Ctr. Röhrenguß und 15 000 Ctr. Maschinenguß.

Die Gußwaaren werden größtentheils im Inlande konsumirt, und nur geringe Quantitäten werden nach Rußland und Oesterreich exportirt.

Das Handelsfeld der Gleiwitzer Hütte erstreckt sich gen Osten bis an die russische Grenze, gen Norden bis Danzig, gen Westen bis Berlin-Magdeburg, gen Südwesten bis Dresden, gen Süden bis an die österreichische Grenze.

Beschäftigt werden bei der Gießerei augenblicklich 319 Arbeiter.

Die Maschinenfabrik beschäftigt sich hauptsächlich mit der Darstellung von Berg- und Hüttenwerksmaschinen.

Die Höhe der Produktion wechselt, sie betrug im Jahre 1873 über 1 000 000 ℳ an Werth und ist 1877/78 auf 375 000 ℳ Werth gesunken.

Die gefertigten Maschinen bleiben größtentheils im Inlande, nur ein kleiner Theil derselben geht nach Rußland und Oesterreich. Die Maschinenfabrik beschäftigt augenblicklich 194 Arbeiter.

Vorsitzender: Wir würden in den Fragebogen A eintreten können.

I.

Wirthschaftliche Lage der deutschen Eisenindustrie an und für sich und mit Rücksicht auf die Produktionsverhältnisse des Auslandes.

a. Selbstkosten.

Frage 1:

Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Herr **Jüngst**: Wir kaufen Kokskohlen von der Königin-Luisengrube bei Zabrze und bezahlen sie mit hohem Preise, 19 ₰ pro Zentner; die Kokskohle überweisen wir zu dem genannten Preise einer Verkokungsgesellschaft und diese liefert uns den Zentner Koks zu $0{,}_{63}$ ℳ loko Hüttenwerk; der Zentner zu 50 kg gerechnet. Außer dem Koks verwenden wir noch beim Hochofenbetriebe Nußkohlen und Kleinkoks; der Zentner Nußkohle kostet loko Gleiwitz $0{,}_{34}$ ℳ, Kleinkoks $0{,}_{30}$ ℳ.

Vorsitzender: Sie verwenden keine Rohkohle mehr?

Herr **Jüngst**: Die Nußkohle ist die Rohkohle. Die Schmelzmaterialien für den Hochofenbetrieb kosten: 1 Ctr. Brauneisenerz mit ca. 28 pCt. Eisen durchschnittlich $0{,}_{32}$ ℳ. Dieser Preis wird etwas hoch erscheinen im Gegensatz zu dem von anderer Seite angegebenen Preise, weil wir einerseits hohe Transportkosten haben, und dann nur reiche Erze kaufen.

1 Ctr. ungarischer Spatheisenstein aus dem Zipser Komitat bei 50 pCt. Eisen geröstet 1 ℳ 16 ₰, Schweiß- und Puddelschlacken loko Werk $0{,}_{13}$ ℳ, Kalk von Laband $0{,}_{12}$ ℳ.

Die Selbstkosten der Halbfabrikate und Produkte sind folgende: 1 Ctr. weißes Puddelroheisen 2 ℳ $50{,}_{24}$ ₰; feinkörniges graues Puddelroheisen 2 ℳ $60{,}_{50}$ ₰; Gießereiroheisen Nr. 3 2 ℳ $70{,}_{50}$ ₰; ich bemerke hier, daß ich das Gießereiroheisen, welches bei der Darstellung von Puddelroheisen fällt, Gießereieisen Nr. 3 nenne, während ich das Gießereiroheisen, welches absichtlich zur Darstellung von Gußwaaren produzirt wird, mit Gießereiroheisen Nr. 2 bezeichne; letzteres steht an Qualität dem englischen Gießereiroheisen Nr. 3 gleich; Gießereiroheisen Nr. 1 werde ich als gleichwerthig mit dem schottischen Roheisen Nr. 1 behandeln. 1 Ctr. Roheisen im Durchschnitt im ersten Semester 1877/78 = 2 ℳ $60{,}_{39}$ ₰. Dabei sind in Abrechnung gebracht für gewonnene Ueberprodukte, Blei und Zink haltende Ofenbrüche pro Ctr. Roheisen = $0{,}_{0768}$ ℳ.

Vorsitzender: Einer der Herren Sachverständigen hat uns mitgetheilt, daß er für das künftige Jahr einen billigen Abschluß auf Koks gemacht hat, und daß dadurch die Selbstkosten des Roheisens um 30 ₰ für den Ctr. ermäßigt werden. Halten Sie für wahrscheinlich, daß Ihnen das auch gelingen wird?

Herr **Jüngst**: Nein, wenigstens nicht auf der Gleiwitzer Hütte, denn die Kohle, welche das genannte Werk verbraucht, ist so begehrt, daß sie meiner Ansicht nach nicht bedeutend im Preise fallen kann; es ist aber wohl möglich, daß in Oberschlesien 1 Ctr. Koks statt mit 63 ₰, welchen Preis Gleiwitz zahlt, mit 45—50 ₰ in Anrechnung gebracht wird, und zwar von den Werken, welche eigene Kohlengruben haben, die geförderten Kohlen unmittelbar bei der Grube verkoksen und dann den Koks ohne besondere Kosten für den Transport verhütten.

Vorsitzender: Der Herr gab den Preis für Koks, den er kaufen würde, so niedrig an, daß er 6 ℳ im nächsten Jahre auf die Tonne sparen würde.

Herr **Jüngst**: Das ist für Gleiwitz zu viel.

Ich muß bemerken, daß die Gleiwitzer Hütte hohen Preis bezahlt, einmal, weil die Transportkosten von Zabrze bis Gleiwitz bei nur 8 km Entfernung 6 ₰ pro Zentner Koks betragen, dann auch an Verladungskosten ca. 18½ ₰ pro Zentner Koks gezahlt wird, welche Summe etwas höher ist, als diejenige, die den Selbstproduzenten an Erzeugungskosten erwächst. Ich komme bei der Frage 2 darauf zurück, daß die Privatindustriellen, welche eigene Kohlengruben haben und keine Transportkosten, sich den Zentner Kohle zu ca. 45 bis 50 ₰ in Rechnung stellen können, zumal wenn sie sich nur die Gewinnungskosten der Kohlen in Anrechnung setzen, nicht aber den Werth der Kohlen selbst, also das liegende Kapital, berücksichtigen.

Die Gießerei wird nur mit zweiter Schmelzung betrieben. Die Preise der Schmelzmaterialien betragen pro 1 Ctr. oberschlesisches Gießereiroheisen Nr. 3 2 ℳ 78 ₰, Nr. 2 3 ℳ 15 ₰, altes Brucheisen 2 ℳ 90 ₰, englisches Gießereiroheisen Nr. 3 3 ℳ 15 ₰, schottisches Gießereiroheisen Nr. 1 3 ℳ 89 ₰, niederschlesischer Koks 1 ℳ 10 ₰.

Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Die Selbstkosten der Schmelzmaterialien und Fabrikate auf den in demselben Bezirke betriebenen Werken stehen denjenigen nahe, welche der Gleiwitzer Hütte erwachsen, sie ändern sich aber je nach der mehr oder weniger günstigen Lage der Werke und je nachdem, ob sie eigene Erze und Kohlen besitzen. Demnach stellt sich der Preis auf den verschiedenen Werken pro 1 Ctr. Koks auf $0{,}_{45}$ bis $0{,}_{63}$ ℳ, 1 Ctr. Brauneisenerz auf $0{,}_{22}$ bis $0{,}_{28}$ ℳ, 1 Ctr. Puddel- und Schweißofenschlacken auf $0{,}_{38}$ bis $0{,}_{40}$ ℳ, 1 Ctr. Spatheisenstein von Steiermark mit ca. 48 pCt. Eisen auf ca. $1{,}_{45}$ ℳ, 1 Ctr. Spateisenstein von Thüringen auf ca. $1{,}_{25}$ ℳ und 1 Ctr. Kalk auf $0{,}_{10}$ bis $0{,}_{13}$ ℳ.

Die Halbfabrikate werden dort zu folgenden Preisen erzeugt: 1 Ctr. Puddeleisen zu $2{,}_{20}$ bis $2{,}_{60}$ ℳ, 1 Ctr. Gießereiroheisen Nr. 1 zu $3{,}_{60}$ ℳ, 1 Ctr. Gießereiroheisen Nr. 2 zu $2{,}_{90}$ bis 3 ℳ, 1 Ctr. Gießereiroheisen Nr. 3 zu $2{,}_{50}$ bis $2{,}_{70}$ ℳ, und Bessemer-Roheisen $3{,}_{60}$ bis 4 ℳ; hierbei ist für gewonnene Nebenprodukte, Blei u. s. w. $0{,}_{09}$ bis $0{,}_{41}$ ℳ in Rechnung gebracht. Durch die Gewinnung von Blei- und Zinkprodukten wird der Selbstkostenpreis sehr ermäßigt. Bei der Beantwortung der Frage 3 werde ich die Selbstkosten zweier Werke vergleichend angeben, und zwar diejenigen eines Werkes, welches Alles kauft (die Gleiwitzer Hütte) und eines Werkes, welches Kohlen- und Eisenerzgruben besitzt (die Donnersmarckhütte bei Zabrze). Hinsichtlich des Gießereibetriebes sind die Preise der Materialien und der Halbfabrikate im oberschlesischen Bezirk annähernd dieselben, wie auf der Gleiwitzer Hütte. Es stellen sich dagegen in Niederschlesien, woselbst fast nur ausländisches Roheisen verschmolzen wird, die Preise etwa folgendermaßen und zwar loko Glogau: ein Zentner englisches Gießereiroheisen: $2{,}_{86}$ ℳ und 1 Ctr. niederschlesische Koks: $0{,}_{94}$ ℳ.

Frage 3:

Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:
- die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate?
- die Transportkosten derselben?
- die Arbeitslöhne?
- die allgemeinen Betriebs-, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

Es betragen die Selbstkosten von 1 Ctr. Roheisen auf der Gleiwitzer Hütte: erstens die Ankaufspreise der Schmelzmaterialien $0{,}_{786}$ ℳ.

Vorsitzender: Sie würden Ihre Tabelle dem Protokoll einverleiben können?

Herr **Jüngst**: Ja, die spezielle Berechnung ist folgende:

Gleiwitzer Hütte.
Selbstkosten pro 1 Ctr. Roheisen.
1. Bei theilweiser Verschmelzung ausländischer Erze (Spatheisenstein).

a. Ankaufspreise.

Schmelzmaterial:
Eisenabfälle . . . . . 0,010 M.
Brauneisenerz . . . 0,159 =
Spatheisenstein . . . 0,324 =
Puddel- u. Schweißofenschlacken . . . 0,236 =
Kalkstein . . . . . . 0,057 =
0,786 M.

Brennmaterial:
Nußkohle . . . . . . 0,031 M.
(Zünder) Kleinkoks . 0,072 =
Koks . . . . 0,586 =
0,689 =
1,475 M.

b. Transportkosten.

Schmelzmaterial:
Brauneisenerz . . . 0,116 M.
Spatheisenstein . . . 0,390 =
Schlacke . . . . . . 0,101 =
Kalkstein . . . . . . 0,044 =
0,651 M.

Brennmaterial:
Nußkohle . . . . . . 0,011 M.
Kleinkoks . . . . . . 0,022 =
Koks . . . . 0,067 =
0,100 =
0,751 =

c. Arbeitslöhne . . . . 0,1654 =
d. Uebrige Kosten . . . . 0,2791 =
2,6705 M.
Davon: Werth der Ueberprodukte an Blei 2c. 0,0668 =
Bleiben Selbstkosten pro Zentner Roheisen: 2,6037 M.

Die summarischen Zahlen sind:

Es kostet im Ankauf das Schmelzmaterial 0,786 M., die Brennmaterialien 0,689 M., in Summa 1,475 M. Es betragen die Transportkosten der Schmelzmaterialien 0,651 M., der Brennmaterialien 0,100 M., also sämmtliche Transportkosten pro Zentner Roheisen 0,751 M. Das sind, wenn ich die Frachtkosten der Materialien für den Betrieb eines Hochofens berechne pro Jahr circa 247 830 M. und beträgt die Fracht 29,68 pCt. des Verkaufspreises eines Zentners Roheisen, der augenblicklich 2,53 M. steht oder 28,88 pCt. der Selbstkosten. Die Arbeitslöhne betragen 0,1654 M. Diese Löhne beziehen sich jedoch lediglich auf den eigentlichen Betrieb des Ofens, und sind aus dem sogenannten Gedingelohn hervorgegangen; alle übrigen Löhne sind in obiger Zahl nicht enthalten. — Die allgemeinen Kosten sind 0,2791 M., also in Summa Selbstkosten pro Zentner Roheisen 2,6705 M., davon für Nebenprodukte 0,0668 M., bleiben Selbstkosten 2,6037 M.

Ich habe noch eine zweite Berechnung gemacht, welche angibt, wie sich die Selbstkosten gestalten, wenn ich die ausländischen Erze beseitige und an deren Stelle nur inländische Erze verwende, also den Spatheisenstein durch Brauneisenerz ersetze. Auch diese Tabelle darf ich wohl beilegen.

Gleiwitzer Hütte.
Selbstkosten pro 1 Ctr. Roheisen:
2. Bei alleiniger Verhüttung inländischer Erze.

a. Ankaufspreise.

Schmelzmaterial:
Eisenabfälle . . . . . 0,011 M.
Brauneisenerz . . . . 0,424 =
Puddel- u. Schweißofenschlacken . . . . 0,188 M.
Kalkstein . . . . . . 0,101 =
0,724 M.

Brennmaterial:
Nußkohle . . . . . . 0,038 M.
Kleinkoks . . . . . . 0,035 =
Koks . . . . 0,932 =
1,005 =
1,729 M.

b. Transportkosten.

Schmelzmaterial:
Brauneisenerz . . . . 0,343 M.
Schlacken . . . . . . 0,080 =
Kalkstein . . . . . . 0,044 =
0,467 M.

Brennmaterial:
Nußkohle . . . . . . 0,013 M.
Kleinkoks . . . . . . 0,010 =
Koks . . . . 0,106 =
0,129 =
0,596 =

c. Arbeitslohn . . . . 0,180 =
d. Uebrige Kosten . . . . 0,360 =
2,865 M.
Davon: Werth der Ueberprodukte an Blei 2c. 0,153 =
Bleiben Selbstkosten pro Zentner Roheisen: 2,712 M.

Es betragen demnach die Transportkosten des Materials = 21,97 pCt. der Selbstkosten.

In obigen Selbstkosten sind nur enthalten: Beamtengehälter 0,025 M., Generalkosten 0,1402 M. und Amortisation 0,0758 M.

Vorsitzender: Das wären also $2^1/_2$ ₰ Beamtengehälter.

Herr **Jüngst**: Die genannte Zahl enthält nur die Gehälter der unmittelbaren Hochofenbeamten. Der betreffende Antheil an den Generalkosten berechnet sich auf 0,0381 M., so daß die Gesammtsumme 0,0631 M. beträgt.

Zum Vergleich habe ich mir von einem Privatwerk, der Donnersmarckhütte bei Zabrze, die betreffenden Zahlen erbeten. Dasselbe besitzt eigene Kohlen- und Erzförderungen. Es betragen daselbst pro Zentner Roheisen die Selbstkosten der Schmelzmaterialien 1,39 M., Transportkosten 0,57, die Löhne 0,24, übrige Kosten 0,24, in Summa 2,40 M., davon ab der Werth der Nebenprodukte 0,18, bleiben Selbstkosten 2,22 M. In diesen Selbstkosten sind enthalten Beamtengehälter 0,028 M., Generalkosten 0,112 und Amortisation 0,06 M.

Zur Gießerei übergehend, betragen die Selbstkosten gegenwärtig a) Ankauf der Koks 0,136 M., des Roheisens 2,224 M., b) Transportkosten der Koks 0,06, Roheisen 0,85, Schmelzmaterial in Summa 3 M. 27 ₰, c) die Arbeitslöhne (Schmelzer- und Formerlöhne) zusammen 1 M. 47 ₰, die allgemeinen Betriebs-, Unterhaltungs- und Generalkosten 0,21, also Summa des Selbstkostenpreises der Gußwaaren 6,95 M. In dieser Summe sind enthalten an Beamtengehältern für den Gießereibetrieb 0,095 M. Ferner kostet 1 Ctr. Röhren, 6—10 Zoll Durchmesser, a) Schmelzmaterial 3,68, b) Formerlöhne (ohne Putzer und weitere Kosten) 0,90, c) übrige Kosten 1,52, in Summa 6 M. 10 ₰.

Frage 4:

Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien? Sind diese Beträge unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

Die Gleiwitzer Hütte berechnet die Abschreibungen nach folgenden Grundsätzen: Grund und Boden 0 pCt., Gebäude

2 bis 3 pCt., je nachdem sie in Fachwerk oder massiv gebaut sind, Maschinen 5 pCt., Kuppelöfen, Flammöfen bis 10 pCt., Hochöfen bis zu 25 pCt.

Die Amortisation betrug beim Hochofen im Jahre 1878 21 107 ℳ., das ist pro Zentner Roheisen 0,0758, bei der Gießerei 6 726 ℳ., das ist pro Zentner Gußwaaren = 0,067 ℳ. Die Verzinsung des Anlagekapitals wird nicht in Ansatz gebracht; sie ergibt sich aus dem Ertrage.

Auf den übrigen Werken meines Distrikts wird die Amortisation in ähnlicher Weise berechnet, und bei den Selbstkosten sofort in Anrechnung gebracht. Die Verzinsung dagegen in der Regel ebenfalls nicht.

Frage 5:

Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

Es betrugen die Selbstkosten pro Zentner Roheisen auf der Gleiwitzer Hütte im Jahre 1869 3,653 ℳ., im Jahre 1873 5 ℳ. 37,1 ₰, 1878/79 erstes Semester 2 ℳ. 60,3 ₰, es sind also die Selbstkosten im Jahre 1873 von 100 auf 147 gestiegen und dann 1878/79 auf 71 gefallen, also fast um 100 pCt.

Bei der Gießerei betrugen die Selbstkosten 1869 8 ℳ. 20 ₰, 1873 11 ℳ. 78 ₰, 1878/79 erstes Semester 6 ℳ. 95 ₰; das Verhältniß ist wieder 100 : 143 : 84, also der Ermäßigung ungefähr 60 pCt.

Ich erlaube mir die Selbstkosten des Hochofens und die Selbstkosten der Gießerei von den Jahren 1869—1878/79 spezifizirt vorzulegen.

Gleiwitz.

Selbstkosten pro Zentner Roheisen 1869 bis 1878.

	Selbstkosten des Hochofens.	1869		1870		1871		1872		1873		1874		1875		1876		1877/8		1878/9 I. Sem.	
		ℳ.	₰	ℳ.	₰	ℳ.	₰	ℳ.	₰	ℳ.	₰	ℳ.	₰	ℳ.	₰	ℳ.	₰	ℳ.	₰	ℳ.	₰
1.	Schmelzmaterialien . . .	1	31,1	1	28,3	1	30,2	1	61,6	2	07,7	1	68,8	1	67,4	1	51,94	1	54,29	1	43,70
2.	Brennmaterialien . . .	1	84,3	1	74,2	1	99,3	2	05,4	2	64,4	1	65,0	—	89,9	—	78,92	—	76,86	—	78,90
3.	Löhne	—	23,3	—	23,3	—	26,7	—	23,4	—	22,5	—	20,2	—	19,7	—	18,64	—	16,54	—	16,54
4.	Sonstige Kosten . . .	—	39,7	—	36,2	—	54,6	—	60,2	—	45,8	—	34,5	—	39,7	—	32,00	—	24,36	—	27,91
	Sa. .	3	78,4	3	62,0	4	10,8	4	50,6	5	40,4	3	88,5	3	16,7	2	81,50	2	72,05	2	67,05
	Ab: Gewinne für Nebenprodukte	—	13,1	—	18,6	—	26,7	—	4,6	—	3,3	—	1,7	—	1,0	—	0,75	—	1,88	—	6,68
	Bleiben Selbstkosten	3	65,3	3	43,4	3	84,1	4	46,0	5	37,1	3	86,8	3	15,7	2	80,75	2	70,17	2	60,37
	pCt.	1,00								1,47										0,71	
	Dabei berechnet sich:																				
1.	1 Ctr. Stückkoks . . .	—	87,5	—	80,0	—	97,0	1	23,3	1	62,5	1	31,6	—	91,0	—	73,0	—	74,0	—	63,0
2.	1 = Zynder	—	20,0	—	20,0	—	20,0	—	30,0	—	20,0	—	30,0	—	31,0	—	32,0	—	31,0	—	30,0
3.	1 = Brauneisenstein . .	—	30,[illegible]	—	32,0	—	31,9	—	33,7	—	34,1	—	34,1		33,0	—	30,0	—	29,3	—	32,0
4.	1 = Schlacke	—	42,5	—	40,0		45,8	—	71,2	—	82,5	—	60,0	—	44,0	—	38,2	—	39,3	—	43,0
5.	1 = Kalkstein	—	17,9	—	16,7	—	16,7	—	16,2	—	17,1	—	16,7	—	16,7	—	16,0	—	16,0	—	12,5
6.	1 = Spatheisenstein . .	—	—	—	—	—	—	1	30,0	1	24,2	1	16,6	1	6,4	ger. 1 roh 1	22,7 7,2	ger. 1 roh 1	19,0 2,0	1	16,0 geröstet

Gleiwitz.

Selbstkosten pro 1 Ctr. Gußwaaren. 1869 bis 1878.

	Selbstkosten der Gießerei.	1869.		1870.		1871.		1872.		1873.		1874.		1875.		1876.		1877/8.		1878/9. 1. Sem.		1878/9. Novbr.	
		ℳ.	₰	ℳ.	₰	ℳ.	₰	ℳ.	₰	ℳ.	₰	ℳ.	₰	ℳ.	₰	ℳ.	₰	ℳ.	₰	ℳ.	₰	ℳ.	₰
1.	Schmelzmaterial . . .	4	75	4	90	5	44	6	18	7	90	6	38	5	15	4	28	3	91	3	64	3	47
2.	Formerlohn	1	44	1	59	1	51	1	45	1	44	1	46	1	38	1	28	1	26	1	24	1	24
3.	Verfeinerungskosten . .	2	01 } (3. u. 4.)	—	47	—	38	—	39	—	50	—	53	—	52	—	59	—	46	2	24 } (3. u. 4.)	2	24 } (3. u. 4.)
4.	Uebrige Kosten . . .			1	61	1	85	1	43	1	94	1	59	1	77	1	59	1	70				
	1 Ctr. Gußwaaren	8	20	8	57	9	18	9	45	11	78	9	96	8	82	7	74	7	33	7	12	6	95
	pCt.	1,00								1,43												0,84	
	Es kosteten:																						
1.	1 Ctr. Gießereiroheisen	3	78	3	79	4	29	4	88	6	50	5	12	4	29	3	61	3	28	3	7	2	90
2.	1 = Oberschlesische Koks	—	87,5	—	80	—	97	1	23,3	1	62,5	1	31,6	—	91	—	73	—	63	—	63	—	63
3.	1 = Gottesberger Koks	—	—	—	—	1	62	1	62	1	92	2	28	1	38	1	23	1	19	1	19	1	19

Frage 6:

Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

Beim Hochofen betrug das Anlagekapital nach der im Jahre 1872 aufgenommenen amtlichen Taxe:

1869	—	434 751 M.
1870	—	429 018 =
1871	—	412 286 =
1872	—	557 990 =
1873	—	582 691 =
1874	—	611 105 =
1875	—	609 873 =
1776	—	636 822 =
1877/78	—	624 993 =

Von dem Jahre 1869 bis 1877/78 hat sich also das Anlagekapital vermehrt wie 100 : 143,76 also nicht um ganz 50 pCt.

Bei der Gießerei betrug das Anlagekapital:

1869	—	301 005 M.
1870	—	293 761 =
1871	—	290 439 =
1872	—	290 920 =
1873	—	328 182 =
1874	—	344 759 =
1875	—	388 017 =
1876	—	451 217 =
1877/78	—	507 551 =

Das ist ein Verhältniß wie 100 : 168.

Das Anlagekapital ist folgendermaßen berechnet: a) die direkten Werthe der Betriebsvorrichtungen, b) dem Hochofen, der Gießerei und der Maschinenfabrik je 1/3 des Werths des Grund und Bodens und der gemeinsamen Anlagen.

Herr **Meier**: Entspricht das auch ungefähr dem Werthe?

Herr **Jüngst**: Ja; ich habe es noch etwas reichlich bemessen. Vorläufig habe ich hier nur die die Gießerei und den Hochofenbetrieb betreffenden Zahlen angegeben und die der Maschinenfabrik der leichteren Uebersicht wegen weggelassen, bin aber bereit, nachher in kurzen Zügen die Verhältnisse der Maschinenfabrik auch darzulegen, wenn es verlangt wird.

Vorsitzender: Das werden die Herren wohl wünschen. Frage 7:

Steckt Gründergewinn darin, event. in welchem Maße?

Herr **Jüngst**: Gründergewinn ist natürlich nicht darin. Frage 8:

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Als konkurrirendes Ausland kann ich für meinen Distrikt nur England betrachten, und zwar Middlesborough, Schottland und Cumberland, Middlesborough für Gießereiroheisen, Schottland für Roheisen bester Qualität und Cumberland für Bessemer-Roheisen. Neuerdings hat auch Middlesborough Bessemer-Roheisen zu erblasen versucht; da jedoch noch keine bestimmten Resultate vorliegen, so mag Middlesborough in dieser Beziehung hier unberücksichtigt bleiben. England produzirt billiger als die Hochofenwerke Oberschlesiens. Es stellen sich die Selbstkosten nach meinen Notizen, die ich mir zum Theil auf einer Reise in England im Jahre 1875 selbst gesammelt habe, folgendermaßen: ein Zentner Roheisen im Durchschnitt, Puddelroheisen und Gießereiroheisen Nr. 3 und Nr. 4 kostet jetzt 1 M. 90 ₰.

Wenn es gestattet ist, will ich sie vergleichen und auch zugleich die Zahlen angeben, nach denen ich die Selbstkostenpreise berechnet habe. Zunächst englisches Roheisen Nr. 3. Im Jahre 1875 kostete nach den mir gemachten Mittheilungen: 1 Ctr. Erz mit einem Gehalt von 30—33 pCt. Eisen 0,30 M., 1 Ctr. Kalk gleichfalls = 0,30 M., 1 Ctr. Kokes 0,90 M., so daß sich die Gesammtkosten folgendermaßen stellten:

3,33 Ctr. Erz zu 30 ₰	. . . .	= 0,999 M.,
0,625 = Kalk zu 30 ₰	. . .	= 0,187 =
1,12 = Koks zu 0,90 M.	. . .	= 1,008 =
Rösten der Eisenerze	. . . . .	= 0,060 =
die übrigen Kosten (ohne Verzinsung des Anlagekapitals)	. . . .	= 0,430 =

so daß damals der Zentner Roheisen nach meiner Berechnung 2,685 M. kostete. Im Jahre 1877 sollen die Gewinnungskosten des Erzes und Koks um etwa 5 ₰ gefallen sein, der Preis pro Zentner sich demnach von 30 auf 25 ₰ ermäßigt haben; ferner der des Koks ist von 0,90 auf 0,66 M. gefallen, so daß sich die Selbstkosten im Jahre 1877 auf 2,376 M. berechnen. Jetzt, in neuester Zeit, soll eine weitere Ermäßigung eingetreten sein.

Es soll der Zentner Erz nur 20 — 22 ₰, der Koks nur 60 ₰ kosten; wenn diese Zahlen in Anrechnung gebracht werden, so müßten heute die übrigen Posten entsprechend reduzirt, der Zentner Roheisen durchschnittlich zu 1,897 M. erzeugt werden. In Schottland mögen sich die Selbstkosten pro 1 Ctr. Gießereiroheisen Nr. 1 etwa folgendermaßen stellen, wenn angenommen wird, daß 2/3 einheimische und 1/3 ausländische Erze zur Verhüttung gelangen. — Bei meinem Besuche der schottischen Werke war die Verhüttung ausländischer Erze sehr gering, sie betrug vielleicht nur 1/5 — 1/6 der Gattirung.

Vorsitzender: Was verstehen Sie unter „ausländischem Erze"?

Herr **Jüngst**: Erz von Cumberland, von Spanien, überhaupt nicht-schottisches Erz.

Nehme ich nun den Eisengehalt der zur Verschmelzung gelangenden Erze zu 43 pCt. an, so ergibt sich folgende Rechnung:

2,33 Ctr. à 0,50 M.	. .	= 1,16 M.
0,75 = à 0,125 =	. .	= 0,10 =
2,50 = Rohkohle à 0,27 M.		= 0,68 =
übrige Kosten	. . . . . .	0,50 =
1 Ctr. Roheisen Nr. 1 Selbstkosten		2,44 M.

Das Gießereiroheisen Nr. 3 würden sich vielleicht um ca. 0,20 M. billiger berechnen.

In Cumberland stellen sich, wenn ich den Zentner Erz mit 55 pCt. Eisen zu 70 ₰, 1 Ctr. Kalk zu etwa 17 1/2 ₰, 1 Ctr. Koks zu 0,80 M. annehme, die Selbstkosten pro 1 Ctr. Bessemer-Roheisen auf 2,65 M.; demnach produzirte England billiger, als die oberschlesischen Werke, und zwar 1 Ctr. Puddlingsroheisen um 70 ₰, 1 Ctr. Gießereiroheisen Nr. 3 um 1,10 M., 1 Ctr. schottisches Eisen Nr. 1 um 1,16 M. und 1 Ctr. Bessemer-Roheisen um 1,15 M.

Der Grund liegt meiner Ansicht nach weniger in den Frachtsätzen, als in der Billigkeit der Erze.

Soll ich hier nun gleich auf die Verhältnisse Deutschlands übergehen?

Vorsitzender: Auf diese kommen wir bei den übrigen Fragen.

Herr **Jüngst**: England produzirt nach meiner Rechnung, die auch nur überschläglich sein kann, etwa für 4 1/2 M. 1 Ctr. Muffenröhren mittleren Durchmessers, Pont à Mousson in Frankreich, welches auch bei der Röhrenkonkurrenz in Betracht gezogen werden muß, Röhren etwa zu 4,90 — 4,96 M.

Bei meiner Anwesenheit an letztgenanntem Orte in den Jahren 1875 und 1876 stellte sich der Zentner Roheisen fertig zum Guß auf 3,67 M. Seit der Zeit sind die Preise bedeutend herunter gegangen, und ich glaube, daß jetzt der Zentner Roheisen um 0,70 — 0,80 M. billiger sein wird, und

stellt sich daher jetzt der Zentner Röhren dementsprechend billiger. Die genannten Zahlen sind nur als der Wirklichkeit nahe stehende zu betrachten.

England produzirt billiger als Deutschland in Höhe der Differenz der Selbstkosten, und hat ferner Deutschland gegenüber noch Vortheile durch günstige Verfrachtungsverhältnisse. Frankreich gegenüber produzirt Deutschland theurer, annähernd in Höhe des Betrages, den die Exportbonifikationen herbeiführen.

Kann ich nun zu 2 übergehen?

Herr **Huber**: Würden Sie hier nicht vielleicht Mittheilungen über die Maschinenwerkstätten anknüpfen wollen?

Herr **Jüngst**: Wenn es gestattet ist, werde ich die Verhältnisse der Maschinenwerkstatt in einem besondern Vortrage behandeln, sobald ich mit der Beantwortung der Fragen hinsichtlich des Hochofen- und Gießereibetriebs fertig bin.

Herr **v. Schloer**: Wenn ich recht verstanden habe, hat der Herr Sachverständige gesagt, daß Deutschland auch ohne die Exportbonifikation billiger produzire; nun besteht aber meines Wissens keine Exportbonifikation für das Roheisen in Frankreich.

Vorsitzender: Der Herr Sachverständige lebt in Oberschlesien, fabrizirt da und verkauft hierher in westlicher Richtung nach Berlin, Dresden; ich glaube, daß er da direkt mit der Exportbonifikation nicht in Berührung kommt.

Herr **Stumm**: Haben Sie auch schon Gelegenheit gehabt, mit Pont à Mousson zusammenzustoßen?

Herr **Jüngst**: Ja wohl; sonst würde ich es gar nicht erwähnt haben; in früheren Jahren freilich nur, jetzt nicht mehr.

Herr **Meier**: In welcher Gegend? In Breslau?

Herr **v. Schloer**: Eben deshalb erlaube ich mir zu fragen. Vielleicht sind Sie bezüglich der französischen Verhältnisse in der Lage, auch für das französische Roheisen solche Notizen zu geben, wie Sie sie für England gegeben haben?

Herr **Jüngst**: Für Frankreich besitze ich die Daten allerdings, weil ich mich in den Jahren 1865 und 66 daselbst aufgehalten habe. Diese Daten habe ich hier weiter nicht berücksichtigt; es hätte zu weit geführt; ich kann sie aber noch herbeischaffen.

Vorsitzender: Das kann aber heute nicht maßgebend sein.

Herr **Jüngst**: Es sind Zahlen, die ich mir dort gesammelt habe; es kostete damals der Zentner Roheisen $3{,}_{67}$ ℳ; das ist sehr wenig für die damalige Zeit, jetzt steht der Preis freilich niedriger. Die Höhe des Betrags in Betreff der Exportbonifikation ist nicht ganz richtig; derselbe entwickelt sich vielmehr, wenn ich die Kosten berechne, welche durch die Fracht von dem Importorte des Roheisens nach dem Exportorte der Gußwerke (Röhren) entstehen.

Vorsitzender:

b. Arbeiterverhältnisse.

Frage 1:

Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

Herr **Jüngst**: Ein eigentlicher Arbeitsmangel im Ganzen und Großen ist in Oberschlesien nach meiner Ueberzeugung nicht vorhanden. Es sind allerdings in Folge der Betriebseinschränkung der Kohlengruben ziemlich viele Arbeiter, jedoch größtentheils Ausländer entlassen worden.

Von diesen sind viele wieder in ihre Heimath zurückgekehrt, viele auch nach Rußland gegangen, woselbst ein außerordentlich reges industrielles Leben herrscht. Auch hat ein Theil der entlassenen Arbeiter, die 1872/73 von anderen Industriezweigen, Landwirthschaft ꝛc. zu dem Bergwerks- und Hüttenbetrieb übergegangen, das früher betriebene Gewerbe wieder aufgenommen. Es befindet sich allerdings in Oberschlesien noch eine ziemlich große Anzahl von sogenannten arbeitsuchenden Leuten; diese halte ich aber zum Theil nicht für solche, die nicht in Wirklichkeit Arbeit suchen, sondern sich nur des Bettelns und Stehlens wegen umhertreiben. Gute Arbeiter finden noch genügende Beschäftigung. Zu Gleiwitzerhütte sind beim Hochofenbetriebe keine Arbeiter entlassen worden; bei der Gießerei dagegen sind augenblicklich verhältnißmäßig wenige Arbeiter beschäftigt, direkt entlassen sind nur unbrauchbare, wenig leistungsfähige Elemente.

Aus den graphischen Darstellungen über die Produktion der Kohlen- und Eisenerzgruben, der Hochofen, der Gießerei und der Puddel-Walzwerke Oberschlesiens, welche ich hier vorzulegen mir erlaube, ist zu ersehen, daß die Produktion der genannten Werke 1878 nicht wesentlich der des Vorjahres nachstehen wird, demnach also auch nicht eine wesentliche Verminderung der Arbeiterzahl hat stattfinden können. (Diese Darstellungen sind in den Anlagen abgedruckt.)

Vorsitzender: Hierdurch ist auch

Frage 2:

Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

erledigt.

Frage 3:

Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

Herr **Jüngst**: Die Löhne sind in meinem Distrikt, speziell auf der Gleiwitzer Hütte, vom Jahre 1869 an bis 1871 gefallen und von 1872 an gestiegen bis 1874, dann wieder gefallen, und zwar in folgenden Verhältnissen:

beim Hochofen: 100 : 84 : 127 : 103
bei der Gießerei: 100 : 96 : 111 : 98.

Herr **Meier**: Die Löhne sind also höher als 1869?

Vorsitzender: Um eine Kleinigkeit höher.

Herr **Jüngst**: Beim Hochofen. Die Zahl der beim Hochofenbetriebe beschäftigten Arbeiter hat sich von 1869—1878 folgendermaßen gestaltet: 1869/70 waren 2 Hochöfen im Betrieb mit 128 resp. 130 Arbeitern, von 1871 an nur 1 Hochofen mit 70 Arbeitern. Diese Zahl ist gestiegen 1873 auf 86, und beträgt heute noch 86. Der Durchschnittslohn eines Hochofenarbeiters betrug 1869 $2{,}_{12}$ ℳ und im Jahre 1871 bis $1{,}_{78}$ ℳ, dann im Jahre 1874 $2{,}_{70}$ und heute $2{,}_{19}$ ℳ. Für Feuerarbeiter sehr geringe Löhne.

Ich erlaube mir hier eine Zusammenstellung zu überreichen, welche einerseits die Löhne der verschiedenen Arbeiterklassen beim Hochofen, so wie die Leistungen der Arbeiten pro Schicht enthält.

(Die hierher gehörige Tabelle I. siehe nebenstehend.)

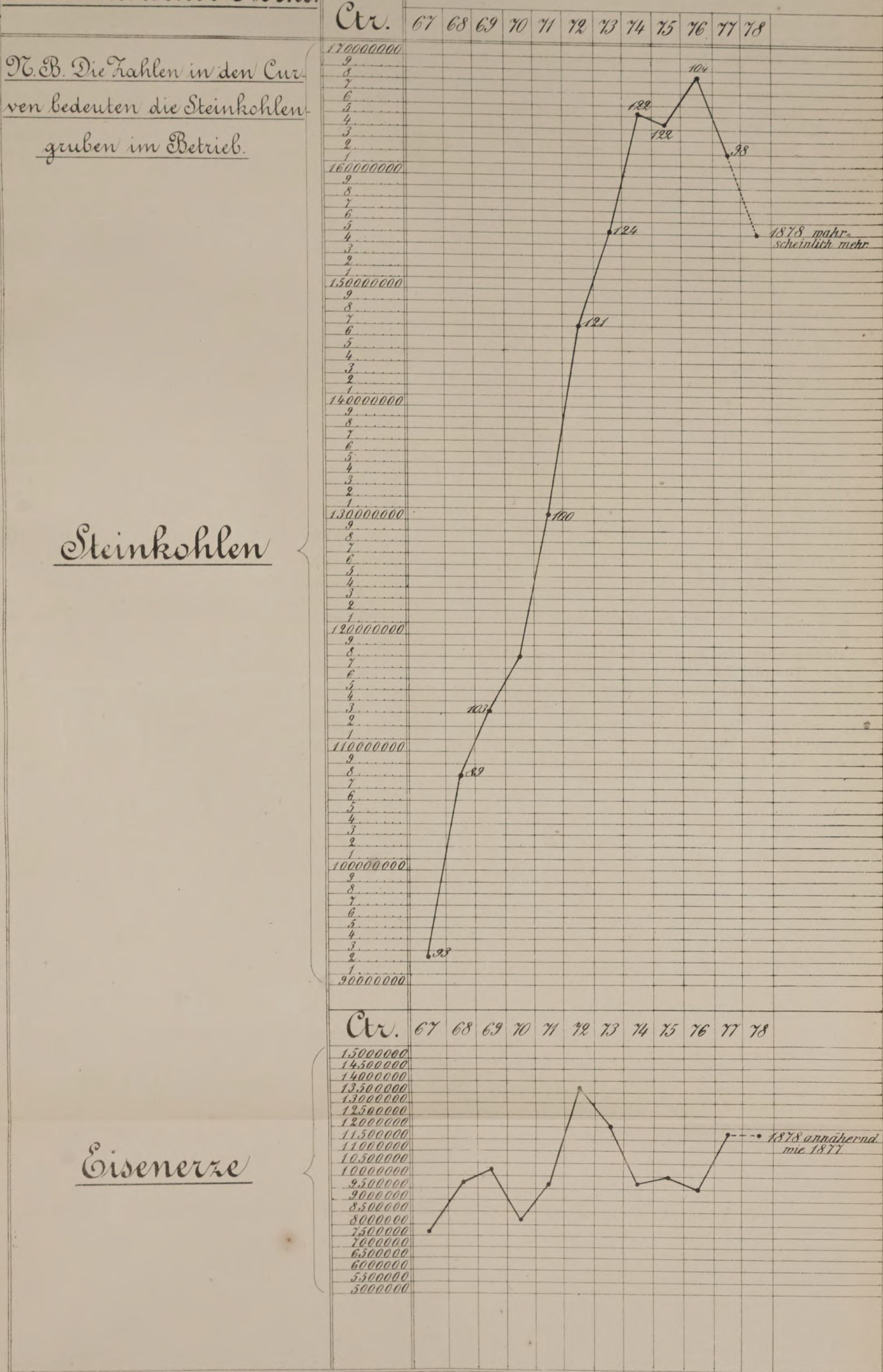
Aehnliche Verhältnisse treten bei der Gießerei auf. 1869 betrug die Anzahl der Arbeiter 359; diese ist gestiegen im Jahre 1871 bis zu 382 und dann herabgesunken bis auf 319. Im Jahre 1869 betrug die Produktion ca. 108 000 Ctr. Im Jahre 1878/79 wird dieselbe bei 319 Arbeitern ebenfalls 108 000 Ctr. betragen. Der Gedinge-Lohn pro Zentner Gußwaare ist gefallen von $1{,}_{44}$ auf $1{,}_{24}$ ℳ. Der Durchschnittslohn eines Formers für eine 12stündige Schicht betrug 1869 nur $2{,}_{18}$ ℳ heute $2{,}_{55}$ ℳ. Der Lohn eines Schichtenarbeiters betrug 1869 1 ℳ, heute $1{,}_{12}$—$1{,}_{30}$ ℳ. Ich erlaube mir hier eine Tabelle vorzulegen, die sowohl die Anzahl der in den Jahren 1869 bis 1878/79 bei der Gießerei beschäftigten Arbeiter, wie auch deren Lohn, verfahrene Schichtenzahl und Leistung nachweist. (S. nebenstehende Tabelle II.)

Graphische Darstellung.
Production
Oberschlesischer Werke.

Zur 29. Vernehmung, Seite 512.

Jahr 18 ....

N. B. Die Zahlen in den Curven bedeuten die Steinkohlengruben im Betrieb.



Graphische Darstellung der Production der Oberschlesischen Werke.

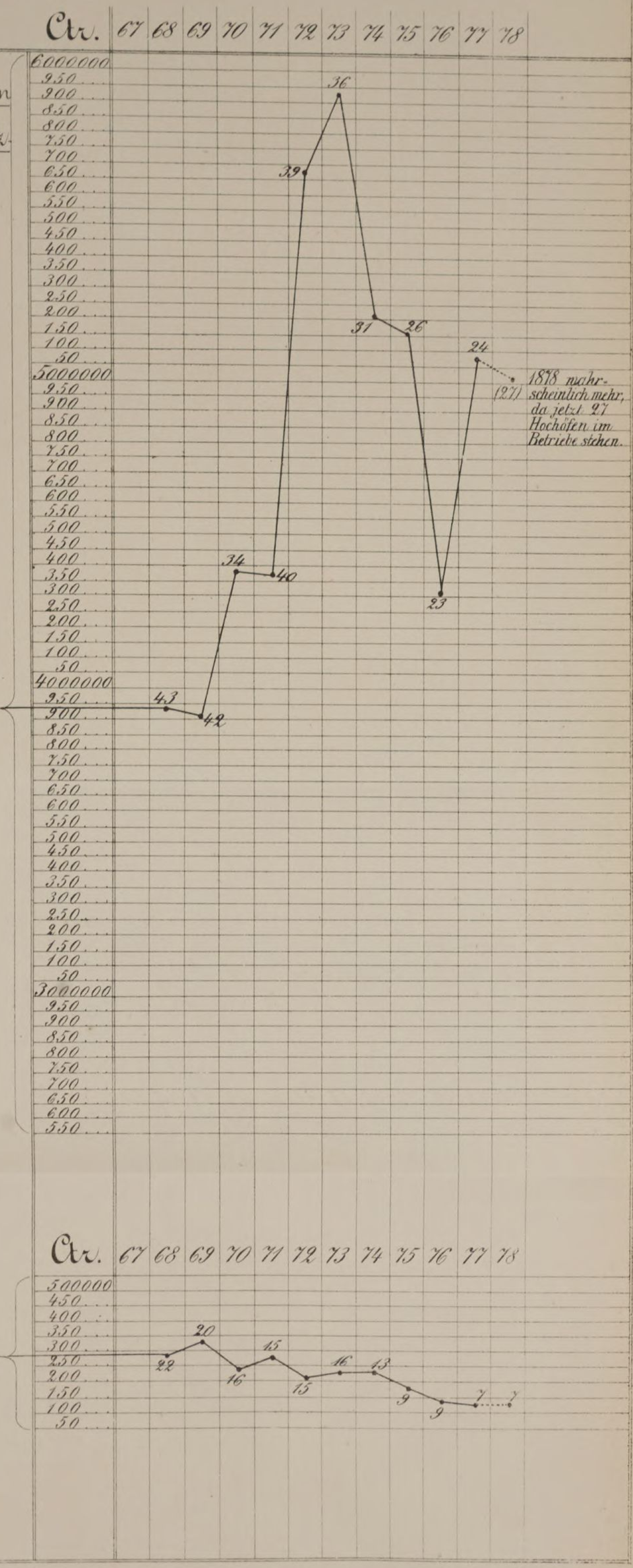
Zur 29. Vernehmung, Seite 512.

Jahr 18

N. B. Die Zahlen in den Curven bedeuten die resp. Koks- und Holzkohlen-Hochöfen im Betrieb.

Koksroheisen

Holzkohlenroheisen



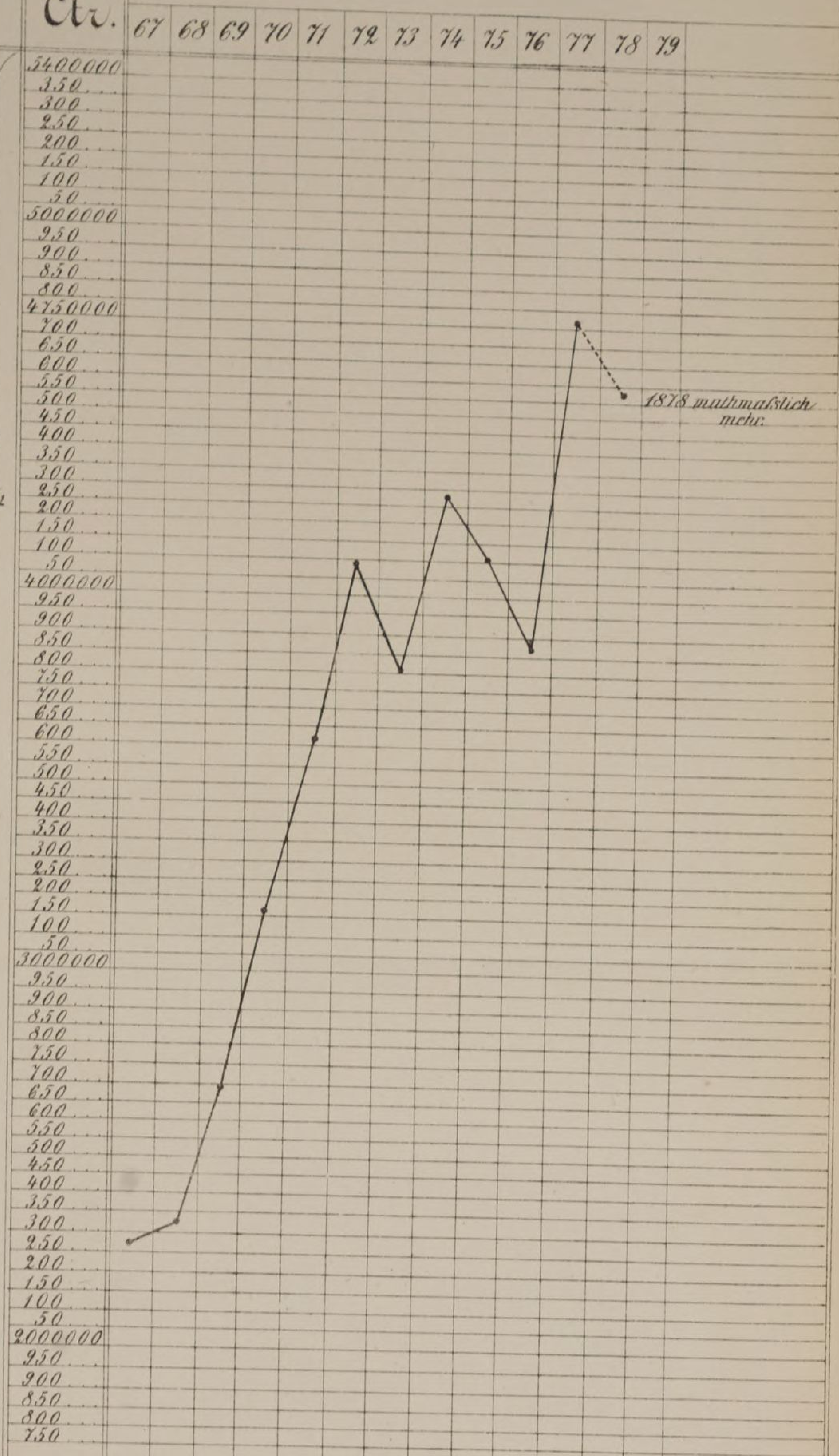
Graphische Darstellung.

Zur 29. Vernehmung, Seite 512.

Jahr 18


Ctr.

Production der Oberschlesischen Werke an Stabeisen, Blech, gezogenen Röhren, Draht u. Stahl.



Graphische Darstellung.

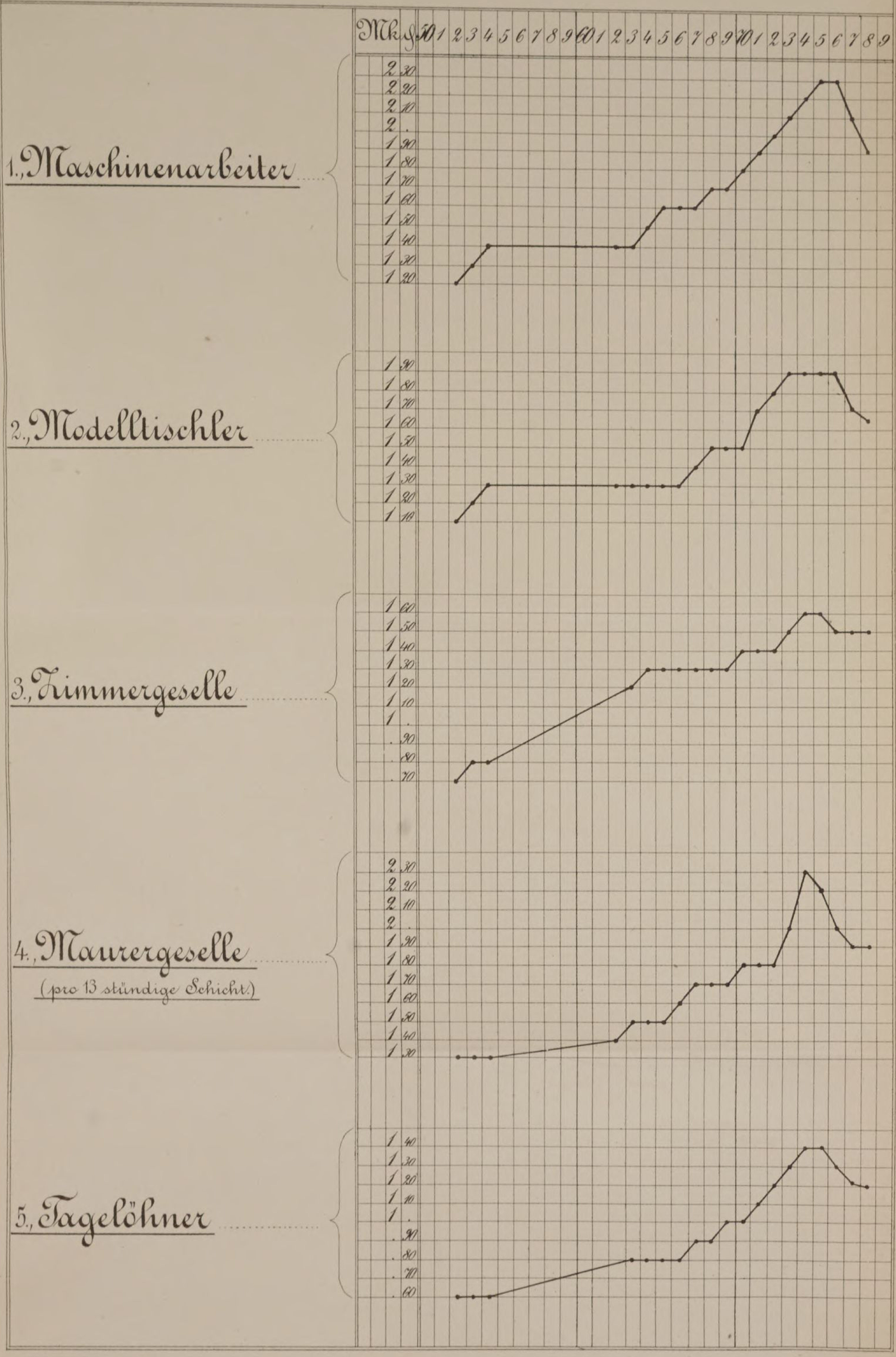
Gusswaaren-Production in Oberschlesien.



Zur 29. Vernehmung, Seite 513.

Graphische Darstellung

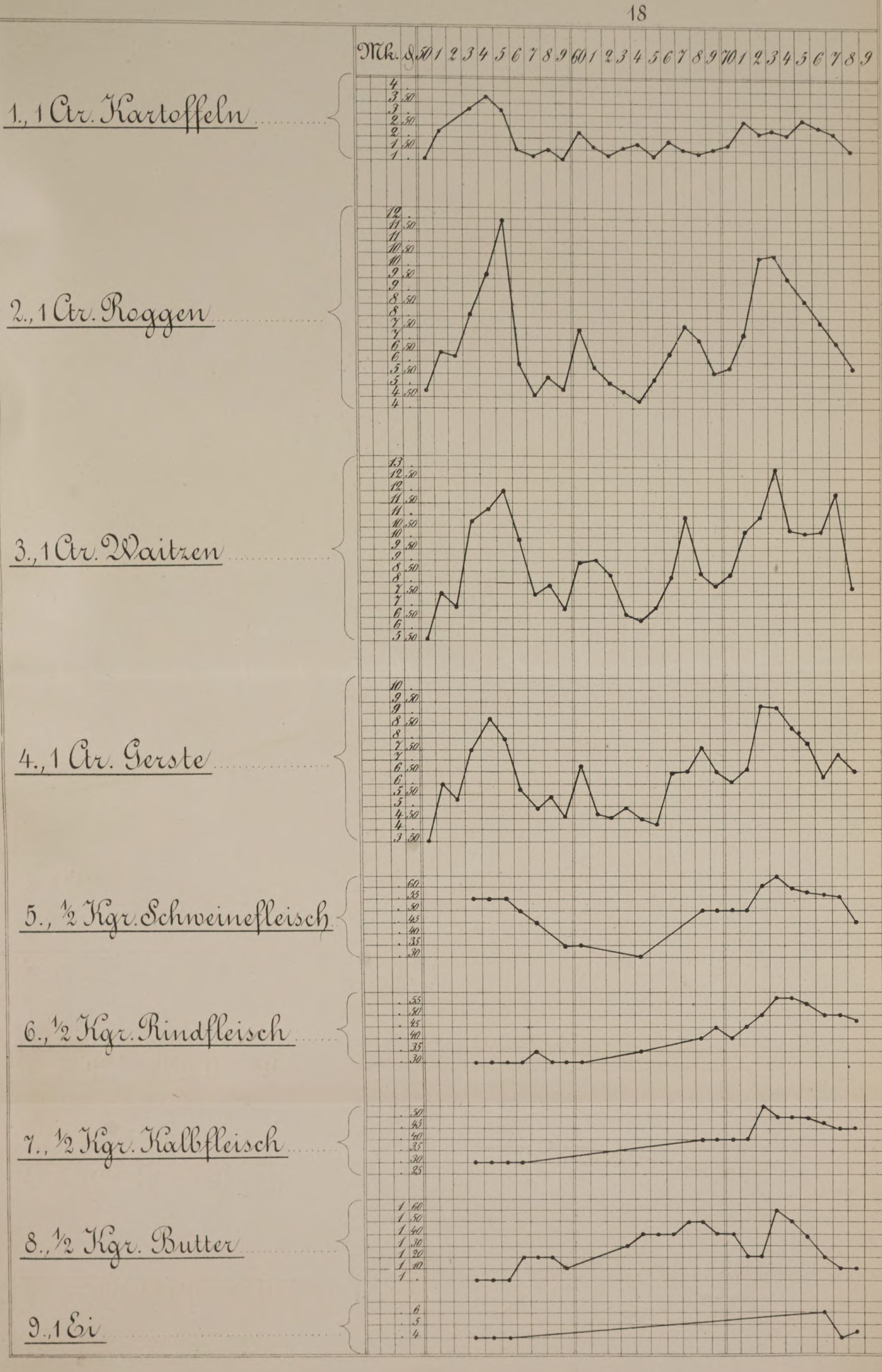
der mittleren Löhne von Handwerkern in 12stündiger Schicht



Zur 29. Vernehmung, Seite 513.

Graphische Darstellung

der Preise einiger Lebensmittel.



I.

Gleiwitz.

Verdienst und Leistung der Hochofen-Arbeiter 1869 bis 1878.

Zeit.	Anzahl d. Oefen.	Produktion pro Jahr. Ctr.	Zahl der Arbeiter.	Lohn pro Schicht. M.	₰	Höchster Lohn der Schmelzer pro Schicht M.	₰	Niedrigst. Lohn der Schlackenläufer pro Schicht. M.	₰	Gedinglohn pro 1 Ctr. Roheisen. M.	₰	Leistung pro Arbeiterschicht u. Ctr. Material Ctr.	Leist. pro Arbeiter in Ctrn. Roheisen. Ctr.
1869	2	298 924	128	2	11,9	3	36	1	78	—	13,66	107,58	15,19
1870	2	285 369	130	1	87,2	3	45	1	78	—	13,66	92,92	13,71
1871	1	169 051	70	1	78,5	3	18	1	93	—	14,06	103,06	12,70
1872	1	187 600	70	2	23,3	3	27	1	93	—	14,16	82,27	15,77
1873	2	248 167	86	2	43,4	3	30	2	50	—	13,77	92,79	17,68
1874	1	307 702	87	2	70,1	3	70	2	20	—	12,82	89,97	21,07
1875	1	312 862	90	2	62,7	3	20	2	40	—	12,26	87,27	21,13
1876	1	316 688	88	2	44,35	3	04	2	25	—	11,20	89,97	21,64
1877/8	1	330 410	86	2	30,0	2	97	2	09	—	10,09	94,86	22,63
1878/9 I. Sem.	1	184 321	86	2	19,6	2	81,5	1	98,1	—	10,00	92,12	20,32

II.

Gleiwitz.

Verdienst und Leistung der Gießereiarbeiter. 1869 bis 1878.

Zeit.	Produktion Gußwerk. Ctr.	Zahl der Arbeiter.	Formerlohn pro Zentner Gußwerk. M.	₰	Durchschnitts-Formerlohn pro 12-stündige Schicht. M.	₰	Lohn eines Schichtarbeiters pro 12-stündige Schicht. M.	₰	Durchschnittslohn eines Gießereiarbeiters pro 12-stündige Schicht. M.	₰	Verfahrene Schichten pro Jahr	Leistung pro Jahr Gußwerk. Ctr.
1869	108 588	359	1	44	2	18	1	—	2	23	?	302
1870	89 004	317	1	59,6	2	10	1	—	2	11	?	280
1871	105 627	392	1	51	2	20	1	10	2	16	?	270
1872	118 588	379	1	45	2	28	1	20	2	30	?	315
1873	126 003	384	1	44	2	41	1	20	2	49	308	328
1874	113 520	368	1	45,8	2	47	1	40	2	29	300	309
1875	122 413	374	1	38,3	2	42	1	40	2	28	298	324
1876	111 627	344	1	28	2	58	1	30	2	23	290	322
1877/8	100 015	327	1	26	2	52	1	20	2	12	280	306
							bis 1	30				
1878/9	54 016	319	1	24	2	55	1	20	2	18	144,6	378
1. Sem.							bis 1	30	2			

Herr **Meier**: Diese Verschiedenheit der Leistungsfähigkeit der einzelnen Arbeiter ist doch wohl in der Form der Gußwaaren begründet?

Herr **Jüngst**: Ja gewiß. Wenn die Formen gleichmäßig wären, würde eine solche Verschiedenheit nicht möglich sein, aber wir fertigen z. B. in einem Jahre vorwiegend Handelswaare, in einem anderen vorwiegend Maschinen- und Baufach, in einem anderen wieder vorwiegend Röhren. Die Gegenstände der Produktion wechseln fortwährend. Diese Zahlen geben nur ein ganz allgemeines Bild der Lohnverhältnisse des Werkes; man kann aus diesen Zahlen spezielle Schlußfolgerungen nicht ziehen.

Vorsitzender: Ist zu Frage 3 noch eine Bemerkung zu machen? —

Wir würden nunmehr übergehen können zu

Frage 4:

> Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

Herr **Jüngst**: Nein; sie können füglich nicht weiter herabgesetzt werden, denn sie gewähren bei den gegenwärtigen Preisen der Lebensmittel Keinem die Existenz. Um dies zu zeigen, erlaube ich mir, eine Tabelle vorzulegen, die eine Nachweisung der Löhne, und zwar eines Maschinenarbeiters, eines Modelltischlers, eines Zimmer- und Maurergesellen und eines Tagelöhners vom Jahre 1850 enthält. Gleichzeitig glaubte ich als vergleichendes und kontrollirendes Nebenbild die Preise der Lebensmittel: Kartoffeln, Roggen, Gerste, Schweine-, Rind- und Kalbfleisch zusammenstellen zu müssen, um zu beweisen, daß die Löhne bei diesen Preisen augenblicklich nicht weiter heruntergedrückt werden können. Es erscheinen nach der graphischen Darstellung die Löhne allerdings viel höher, als 1850, aber andererseits sind jetzt auch ganz andere Verhältnisse maßgebend.

Vorsitzender: Frage 5:

> Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

Herr **Jüngst**: Daß die Moralität leiden wird, wenn die Arbeitslöhne noch weiter heruntergedrückt werden, davon bin ich überzeugt; auch glaube ich, daß die Arbeitslust eine Schädigung erleiden wird. Wenn die Löhne weiter herabgesetzt werden, so werden die Arbeiter auch ihre Kräfte während der Schichtenzeit schonen, um nach der Schicht noch Erwerb anderweit zu suchen, oder sie werden sich zu Veruntreuungen verleiten lassen, lediglich um die Existenz ihrer Familie zu sichern.

Vorsitzender: Frage 6:

> Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Herr **Jüngst**: Die Lohnerhöhungen auf meinen Werken waren im Ganzen nur mäßiger Art und deshalb haben dieselben im Ganzen auch nur günstig gewirkt. Ich kann über das Auftreten meiner Arbeiter nicht klagen; im Gegentheil habe ich wahrgenommen, daß sich das Selbstgefühl der Arbeiter gekräftigt und damit auch die Moralität und die Leistung gehoben ist, wie aus den vorgelegten Tabellen hervorgeht.

Vorsitzender: Frage 7:

Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

Herr **Jüngst**: Nein.

Vorsitzender: Frage 8:

Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

Herr **Jüngst**: In dem konkurrirenden England, stehen die Löhne nach meinen Erkundigungen etwa um eine Mark höher wie bei uns in Oberschlesien; ich nehme an, daß ein Feuerarbeiter, der bei uns etwa 2,50 *M.* verdient, in England etwa 3,50 *M.* verdienen wird. In Schottland schwanken die Löhne zwischen 3,57 und 5,99 *M.* Auf der Gleiwitzer Hütte verdient der jüngste Arbeiter ca. 80 ₰ und ein tüchtiger fleißiger Arbeiter bis 4 *M.*

Vorsitzender: Frage 9:

Sind dieselben einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

Herr **Jüngst**: Ja sie sind einer Ermäßigung fähig; schon deshalb weil die Löhne verhältnißmäßig höher stehen und weil die Lebensmittelpreise nicht in dem Verhältniß theuer sind, daß sie eine Minderung nicht zulassen sollten, dann aber sind die Engländer durch ihre Betriebsvorrichtungen in der Lage, Massenproduktion zu erzeugen und dadurch wieder auf die Selbstkosten, auf eine Ermäßigung der Löhne, wenn auch indirekt, einzuwirken, darin, daß die Betriebsvorrichtungen der englischen Werke in mancher Beziehung denen der hiesigen Werke überlegen sind, darin ist auch ein Erklärungsgrund, die höhere Leistungsfähigkeit eines englischen Arbeiters im Vergleich zu derjenigen eines deutschen zu suchen. Nach dem Eindrucke, welchen ich erhalten habe, sind die Engländer in Hinsicht der Vortrefflichkeit der Betriebsvorrichtungen überlegen, wenngleich ich nicht sagen will, daß es in Deutschland nicht auch einzelne sehr vortheilhaft eingerichtete Werke gäbe. Ferner ist der englische Arbeiter in Folge besserer Lebensweise viel kräftiger, er kann durch ununterbrochene Thätigkeit geschult, viel leisten.

Im Verhältniß zu seiner Leistung verlangt er allerdings auch wiederum höheren Lohn.

Vorsitzender: Wir kommen zum Kapitel

c. Frachten.

Frage 1:

Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

Ich erlaube mir eine Zusammenstellung der Frachtsätze der auf Gleiwitzerhütte zur Verwendung gelangenden Materialien und in der an derselben zum Versandt gelangenden Fabrikate vorzulegen.

Daraus geht hervor, daß die Frachtsätze für Rohmaterialien, welche aus dem nahe belegenen Bergrevier bezogen werden, außerordentlich hoch sind. So zahlen wir z. B. bei dem Bezuge von Koks und Kohlen bei einer Entfernung von nur 8 km den hohen Satz von 0,05 *M.* pro Zentner. Ebenso erscheinen die Frachten für Erze zu hoch bemessen, als daß die Eisenindustrie bei den gegenwärtigen schwierigen Verhältnissen bestehen kann. Die Frachtsätze für weite Entfernungen erscheinen genügend, sie zeigen aber auch die außerordentliche Differenz. Gleiwitz zahlt Fracht für 1 Ctr. Koks von Zabrze nach Gleiwitz (8 km) = 0,05 *M.*, von Gottesberg dagegen bei 409 km = 40,15 ₰.

(Die hierher gehörende Tabelle siehe nebenstehend.)

Herr **Meier**: Sie sagten, Sie hätten die Sätze des Binnenverkehrs auf einen Einheitssatz gebracht?

Herr **Jüngst**: Das Verhältniß ist 0,625 ₰ pro Zentner und Kilometer von Zabrze nach Gleiwitz und von Gottesberg nach Gleiwitz = 0,098 ₰.

Vorsitzender: Frage 2:

Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstrurirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Herr **Jüngst**: Die 2. Frage anlangend, welche Beschwerden zu erheben sind, habe ich zu bemerken, daß die Frachten für Stückgut so hoch bemessen sind, daß Werke, welche Handelswaare produziren, wie die Gleiwitzer Hütte, in ihrer Existenz gefährdet werden. Wir sind durch Einführung dieser Stückgutklassen mit hohen Frachtsätzen in eine sehr üble Lage gebracht. Handelsgießereien fertigen vornehmlich Gegenstände, die im täglichen Gebrauch überall verwendet werden, aber nur in geringen Quantitäten. Bei den früheren Sätzen konnte man nach den verschiedenen Orten kleine Quantitäten, wie der Kaufmann sie gerade braucht, verladen und hatte so einen ausgebreiteten, gleichmäßigen Handel. Nachdem aber die erhöhten Stückgutfrachten eingeführt sind, ist der Fabrikant einerseits auf die unmittelbare Umgebung seines Werkes resp. auf den Absatz an Großhändler angewiesen. Die Gleiwitzer Hütte z. B. hatte früher ca. 153 Abnehmer, von denen etwa 127 Quantitäten unter 100 Ctr. bezogen, die übrigen in Waggonverladungen, diese 127 Abnehmer sind dem Werke vollständig verloren gegangen. Aehnlich wird es jedem Werke gehen, welches Handelswaare fertigt. Man sagt: Gebt die Waare einem Spediteur, der dieselbe in Waggonladung mit anderen Gegenständen verschickt. Das ist geschehen; aber den Kaufleuten ist damit nicht gedient, die Spediteure berechnen sich so hohe Spesen, daß das Verhältniß ganz dasselbe bleibt. Die Werke sind jetzt den Großhändlern in die Hände getrieben und werden von diesen ausgebeutet. Gleichzeitig ist das Absatzfeld verschoben und werden hierdurch manche Nachtheile hervorgerufen.

Vorsitzender: Haben Sie auch das Verhältniß dargestellt zwischen Ladungen von 100 und 200 Ctr.?

Herr **Jüngst**: In der Tabelle sind Rubriken enthalten: „Für einzelne Güter und Stückgut unter 100 und 200 Ctr.“ Ein großer Uebelstand ist die Frachtdifferenz bei Waggonladungen von 100 und 200 Ctrn. Der Kaufmann kann von gewissen Sachen nicht immer 200 Ctr. gebrauchen, er ist gezwungen, gemischte Ladungen zu machen und muß dann den höchst zulässigen Frachtsatz für sämmtliche Gegenstände zahlen.

Ferner sind Klagen darüber geführt, daß bei Verladungen von Quantitäten über 200 Ctr., das überschießende Quantum als Stückgut berechnet wird.

Dieses soll allerdings nicht im innern Verkehr, z. B. bei dem Verbande der Oberschlesischen, Niederschlesischen und Ostbahn der Fall sein, tritt jedoch sofort heran, wenn die Waaren in ein anderes Eisenbahngebiet übergehen

Herr **v. Schloer**: Die Niederschlesische Bahn berechnet also in ihrem internen Verkehr diese Ueberschüsse nicht als Stückgut?

Herr **Jüngst**: Nein, sondern zu den gewöhnlichen Frachtsätzen.

Vorsitzender: Sie meinen doch wohl immer die Oberschlesische Bahn?

Herr **Jüngst**: Die Oberschlesische, Märkische und Ostbahn bilden einen Verband, in diesem soll es auch geschehen.

Gleiwitz.

Frachtsätze für Materialien und Produkte.

Entfernung in Kilometern.	Eisenbahnfracht für 1 Ctr. von Gleiwitz nach	Einzelgut		100 Ctr. Ladung		Produkte in 200 Ctr.-Ladungen								200 Ctr.-Ladungen für Materialien									
			pro Kilometer		pro Kilometer	Platten, Röhren, Säulen	pro Kilometer	Grobe Eisenwaaren	pro Kilometer	Maschinentheile	pro Kilometer	Roheisen	pro Kilometer	Steinkohle	pro Kilometer	Koks	pro Kilometer	Erze	pro Kilometer	Kalk	pro Kilometer	Formsand	pro Kilometer
		in Pfennigen.																					
6	Laband Herminenhütte	—	—	2,5	0,416	2,5	0,416	2,5	0,416	2,5	0,416	2	0,333	—	—	—	—	—	—	4	0,666	—	—
8	Zabrze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	0,625	5	0,625	5	0,625	—	—	—	—	—	—
8	Ludwigsglück	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	0,625	—	—	—	—
18	Beuthen	18	1	9	0,5	7	0,389	7	0,389	8	0,444	6	0,333	—	—	—	—	6	0,333	—	—	—	—
19	Schwientochlowitz (Bismarckhütte)	18	0,947	9	0,474	8	0,421	8	0,421	8	0,421	5	0,263	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	Königshütte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	0,318	8	0,364	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Kattowitz (Beildon u. Marthahütte)	23	0,852	11	0,407	9	0,333	9	0,333	10	0,37	7	0,26	—	—	—	—	—	—	—	—	7	0,26
32	Tarnowitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	0,219	—	—	—	—
34	Karlshütte (Oesterreichisch-Schlesien) (Annahme v. 175 Kurs f. d. Guld.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,322	—	—	—	—
79	Oppeln	57,5	0,728	23	0,291	19	0,241	20	0,253	21	0,2666	14	0,177	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
96	Oderberg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	0,198	—	—	—	—	12,6	0,131	—	—	—	—
119	Neisse	81,5	0,651	33	0,277	26	0,219	26	0,219	30	0,252	19	0,16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
120	Brieg	82	0,683	33	0,275	26	0,216	26	0,216	30	0,25	19	0,158	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
161	Breslau	106,5	0,661	44	0,273	32	0,199	37	0,23	40	0,248	24	0,149	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
277	Marxdorf (Oesterreichisch-Schlesien (Annahme v. 175 Kurs f. d. Guld.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,187	—	—	—	—
302	Glogau	172,5	0,571	78	0,258	54	0,179	66	0,219	69	0,228	38	0,126	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
325	Posen	203	0,624	83,5	0,257	57	0,175	72	0,222	76	0,234	41	0,126	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
326	Görlitz	193	0,592	92,5	0,284	63,5	0,195	78,5	0,241	79	0,242	48	0,147	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
361	Guben	217	0,601	101	0,28	69,5	0,193	83	0,23	83	0,23	52,5	0,145	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
410	Frankfurt a. O.	244	0,595	111,5	0,272	78,5	0,191	92,5	0,226	92,5	0,226	57	0,136	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
429	Dresden	254,5	0,57	118	0,275	82	0,191	102,5	0,24	102,5	0,24	63	0,146	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
466	Thorn	282	0,605	113,5	0,244	81	0,174	72	0,155	103	0,221	55	0,118	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
477	Bromberg	288	0,604	121	0,254	83	0,174	77	0,161	110	0,23	56	0,117	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
491	Berlin	266,5	0,543	126,5	0,258	92,5	0,189	106	0,215	106	0,215	66	0,134	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
512	Stettin	303	0,592	141	0,275	68,5	0,134	98	0,191	122,5	0,239	68,5	0,134	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
542	Halle a. d. Saale	308,5	0,57	153,5	0,283	101	0,186	127	0,234	127	0,234	77	0,142	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
586	Magdeburg	344,5	0,588	160,5	0,274	110	0,188	137,5	0,235	137,5	0,235	81	0,138	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
636	Danzig	380,5	0,598	163	0,256	92	0,145	92	0,145	144	0,226	80,5	0,127	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
409	Gottesberg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40,15	0,098	—	—	—	—	—	—

Vorsitzender: Wo Sie märkische gesagt haben, muß es wohl niederschlesische heißen?

Herr **Jüngst:** Also im Verbande der oberschlesischen, niederschlesischen und Ostbahn wird die erhöhte Fracht nicht berechnet, sobald aber die Waare auf eine andere Bahn kommt, geschieht es.

Vorsitzender: Nun ist die Sache klar.

Herr **Jüngst:** Ich erwähne nur eine der Klagen, die mir vorgekommen sind; sonst hat das Verfahren im Großen und Ganzen keine Bedeutung, ist aber als Uebelstand immerhin anzuerkennen.

Vorsitzender: Diese Beseitigung der Rigorosität ist Ihnen nur von Hörensagen bekannt?

Herr **Jüngst:** Nein! Mit dem Fabrikbesitzer Herrn Kern hatten wir gemeinschaftlich Verladungen und derselbe hat dieses Verhältniß zur Sprache gebracht bei dem Uebergange von Waaren nach der Stettiner Bahn.

Vorsitzender: Sie haben noch nicht gesagt, auf welcher Basis diese Einheitssätze aufgebaut sind.

Herr **Jüngst:** Eine bestimmte Basis für die Höhe der Frachtsätze habe ich nicht finden können.

Vorsitzender: Frage 3:

Genießt das Ausland billigere Frachten, als Sie, und in welcher Weise macht sich dies geltend?

Herr **Jüngst:** Darüber kann ich nichts Bestimmtes sagen.

Vorsitzender: Frage 4:

Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

Herr **Jüngst:** Darf ich noch einmal auf den Frachtsatz zurückkommen? Nach den erhaltenen Mittheilungen betragen in Middlesbro' pro Zentner Gießereiroheisen die Frachtkosten $0,_{525}$ *M.* In Oberschlesien z. B. auf der Donnersmarkhütte betragen dieselben $0,_{573}$ *M.*, das ist ein Verhältniß von 100 zu 108. Auf der Gleiwitzer Hütte stehen die Frachtkosten allerdings höher, weil ungarische Erze verarbeitet werden. Wenn ich nun obige Zahlen vergleiche, $0,_{525}$ *M.* und $0,_{573}$ *M.*, so erscheint die Differenz der Transportkosten an Material pro Zentner Roheisen nur gering = $0,_{048}$ *M.* Es betragen die Frachtsätze von Middlesborough nach Stettin Waggon $0,_{19}$ *M.*, von Glasgow nach Stettin Waggon $0,_{53}$ *M.*, von Cumberland desgleichen: $0,_{61}$ *M.*, von Gleiwitz nach Stettin $0,_{69}$ *M.* Der Wassertransport von Oberschlesien kann nicht berücksichtigt werden, weil derselbe nur kurze Zeit im Frühjahr zu benutzen ist. England hat demnach bei dem Versandt der Fabrikate nach dem Importhafen Stettin eine fast um $0,_{20}$ *M.* niedrigere Fracht als die oberschlesischen Werke.

Vorsitzender: Frage 4:

Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

Herr **Jüngst:** Meines Wissens nicht.

Vorsitzender:

d. Verkaufspreise.

Frage 1:

Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte?

Herr **Jüngst:** Im 1. Semester von 1878 ist zu Gleiwitzerhütte der Zentner Roheisen im Durchschnitt mit $2,_{67}$ *M.* verkauft, im November d. J. 1 Ctr. Puddlingsroheisen zu $2,_{53}$, 1 Ctr. Gießereiroheisen Nr. 3 zu $2,_{78}$ *M.* Für 1 Ctr. Hauswaaren ist ein Verkaufspreis von durchschnittlich $7,_{4}$ *M.* erzielt.

Vorsitzender: Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Herr **Jüngst:** Es werden auf den Werken meines Distriktes nahezu dieselben Preise erzielt, nur wird für Gießereiroheisen Nr. 2, welches dem englischen Gießereiroheisen Nr. 3 nahe steht, ein Preis von $3,_{05}$ *M.* bewilligt.

Die Verkaufspreise sind auch in Niederschlesien fast dieselben wie zu Gleiwitzerhütte, nur sollen Röhren von einigen Werken billiger verkauft werden. So hat Gröditz 13 000 Ctr. grade Wasserleitungsrohre den Zentner zu 6 *M.* loko Breslau offerirt, d. i. nach meiner Berechnung loko Gröditz $5,_{30}$ *M.* der Zentner. Nun weiß ich wohl, daß die westdeutschen Röhrengießereien den Zentner Röhren zu 5 *M.* bei Lieferung größerer Quantitäten verkaufen, aber für Ostdeutschland ist der oben genannte Preis ein sehr niedriger.

Vorsitzender: Wie war der Preis loko Breslau?

Herr **Jüngst:** Loko Breslau $6,_{65}$ *M.*

Vorsitzender: Da haben Sie eben einen Zuschlag bekommen?

Herr **Jüngst:** Ja. Aber für Röhren von verschiedenen Dimensionen. Die oben erwähnte Röhrentour von ca. 13 000 Ctr. Gewicht führt dieselbe Dimension. Die Bestellung derselben ging nicht direkt vom Wasserwerke aus, sondern von den Herren Aird & Co., welche die Legung der Röhrentour übernommen haben.

Vorsitzender: Frage 3:

Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

Herr **Jüngst:** Die Verkaufspreise für 1 Ctr. Roheisen betragen im Durchschnitt von 1869 an: $3,_{78}$, 1870: $3,_{79}$, 1871: $4,_{11}$, 1872: $5,_{89}$, 1873: $6,_{31}$, 1874: $3,_{99}$, 1875: $3,_{19}$, 1876: $2,_{89}$, 1877/78: $2,_{77}$, im ersten Semester 1878/79: $2,_{67}$ *M.*

Für Gußwaaren sind erzielt: Heerdplatten, 1869: $6,_{75}$, jetzt $4,_{50}$. Ringplatten, 1869: $7,_{50}$, heute $5,_{50}$. Schüsselöfen, 1869: $8,_{50}$, heute $7,_{25}$ u. s. w. Ueberhaupt Gußwerke 1869: $7,_{81}$, im 1. Semester 1878/79: $7,_{14}$ *M.*

Folgende Tabelle gibt ein übersichtliches Bild der Verkaufspreise.

(Die hierher gehörende Tabelle siehe nebenstehend.)

Zum bequemeren Vergleich der Selbstkosten und der erzielten Verkaufspreise erlaube ich mir eine graphische Darstellung, die Resultate der Jahre 1850 bis 1878 betreffend, vorzulegen.

Vorsitzender: Frage 4:

Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Herr **Jüngst:** Ja, wir geben für den Export eine Vergütung und zwar für 1 Ctr. Roheisen bis 5 ₰ und für 1 Ctr. Gußwaaren 10—25 ₰ je nach dem Werthe der Gegenstände, welche zum Export gelangen.

Vorsitzender: Was nennen Sie in diesem Falle Export?

Herr **Jüngst:** Den Verkauf von Waaren nach Oesterreich und Rußland durch Vermittelung von Zwischenhändlern. Im Inlande werden auch verschiedene Preise gestellt. Bei der Abnahme von kleinen und von großen Quantitäten werden dem größeren Abnehmer, sowie dem entfernt wohnenden Käufer niedrigere Preise bewilligt, als dem Kleinhändler und näher wohnenden Händlern.

Vorsitzender: Frage 5:

Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

Herr **Jüngst:** Die Vergrößerung der Produktion und damit Erniedrigung der Selbstkosten, Ausgleichung der Frachtauslagen, leichte und vortheilhafte Geschäftsführung und dann auch, um die größeren Abnehmer zu entschädigen für die größeren Unkosten, die sie durch das Halten von Lägern haben, durch die Bereisung des Absatzfeldes und durch die Verluste, die ihnen in dem Verkehr mit kleinen Kaufleuten entstehen.

Vorsitzender: Frage 6:

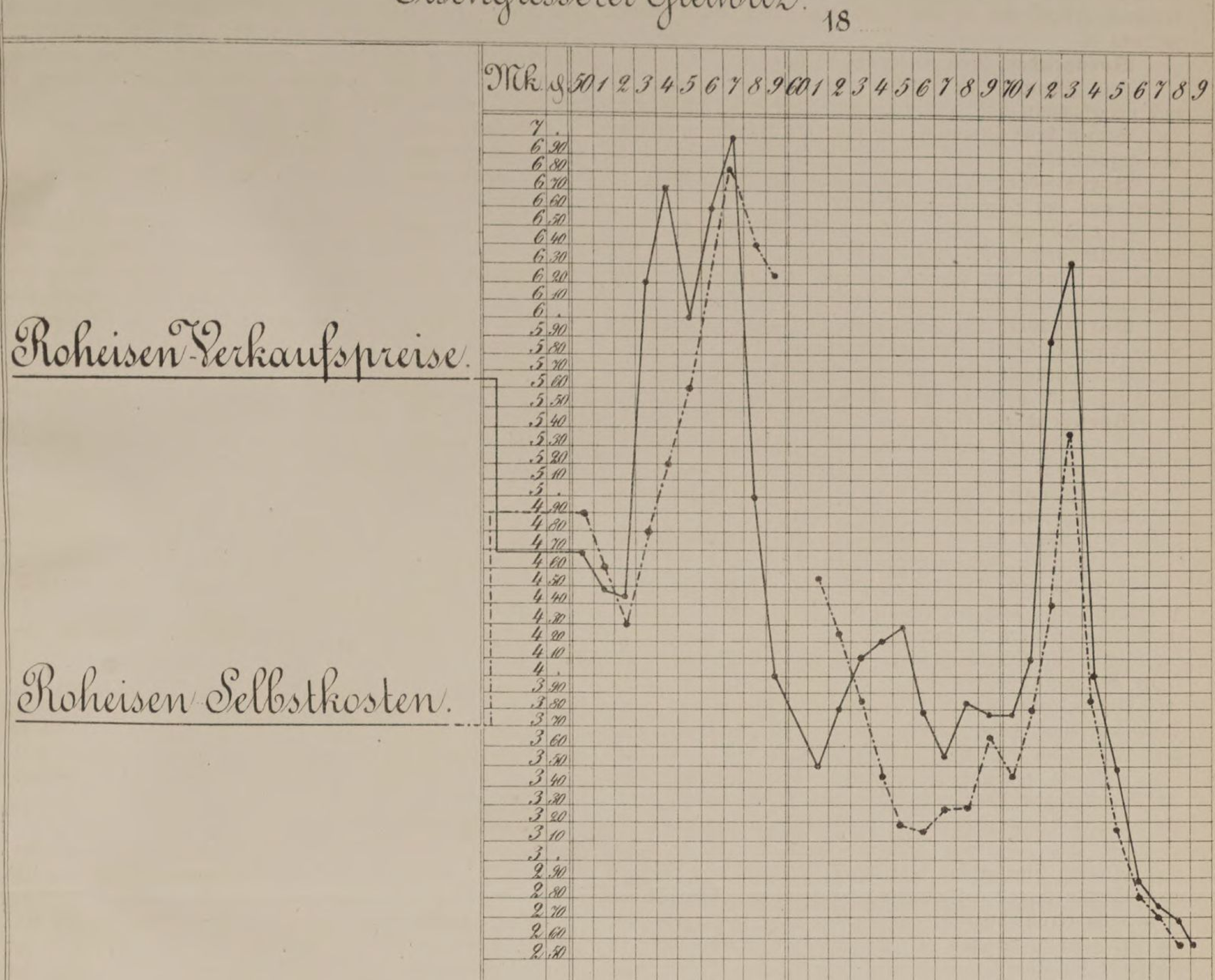
Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

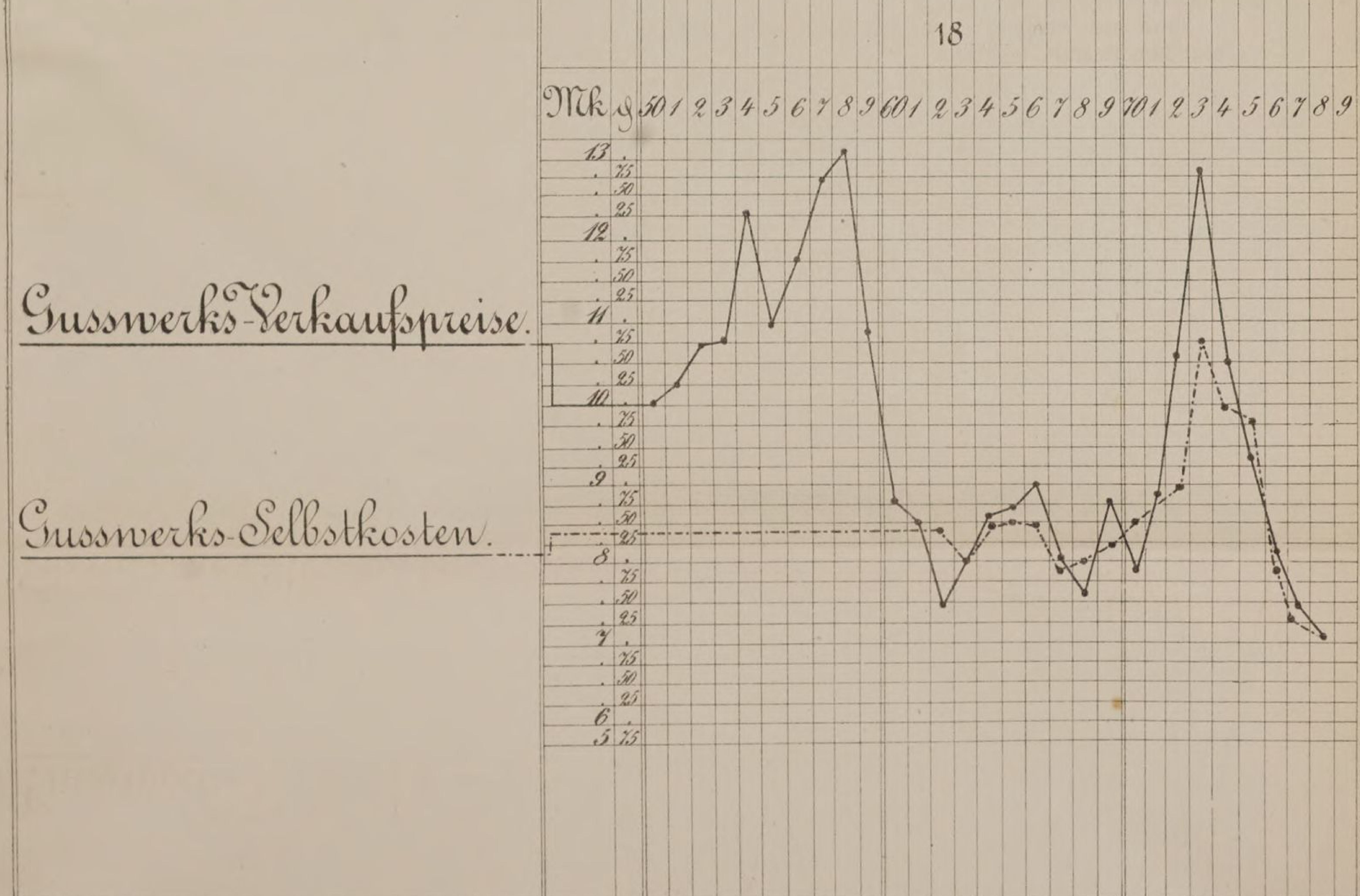
Herr **Jüngst:** In Middlesborough wird gegenwärtig

Zur 29. Vernehmung, Seite 516.

Graphische Darstellung.

Eisengiesserei Gleiwitz.





Gleiwitz.

Verkaufspreise und Selbstkosten von Roheisen und Gußwaaren 1869 bis 1878.

Zeit.	Roheisen-Verkaufspreise. Puddlings-Roheisen. pro Centner.		Gießerei Roheisen III.		Durchschnitt.		Selbstkosten.		Gußwaaren-Verkaufspreise. Heerdplatten, Roste 2c. pro Centner.		Ringplatten.		Schüsselöfen.		Tischöfen.		Röhren.		Maschinentheile.		Handelsguß im Durchschnitt.		Ueberhaupt Durchschnitt.		Selbstkosten.	
	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰
1869	3	77	3	91	3	78	*3*	*65*	6	75	7	50	8	50	9	50	8	50	8	98	8	01	7	81	*8*	*20*
1870	3	75	3	87	3	79	*3*	*43*	6	75	7	50	8	25	9	25	8	50	8	97	8	39	8	37	*8*	*58*
1871	4	05	4	16	4	11	*3*	*84*	7	25	8	—	8	75	10	60	9	—	9	76	9	01	9	14	*9*	*18*
1872	5	80	5	91	5	89	*4*	*46*	11	—	12	25	13	50	14	50	12	13	11	93	10	59	10	82	*9*	*45*
1873	6	31	6	50	6	31	*5*	*37*	10	—	10	75	12	50	13	50	12	63	13	37	12	49	12	84	*11*	*78*
1874	3	96	4	22	3	99	*3*	*86*	8	50	9	50	10	—	11	25	9	63	12	05	10	39	10	75	*9*	*96*
1875	3	46	3	70	3	49	*3*	*16*	7	—	8	25	8	25	9	50	9	28	10	05	9	20	9	37	*8*	*82*
1876	2	87	3	10	2	89	*2*	*81*	6	—	7	25	7	90	9	15	7	78	8	09	7	77	8	12	*7*	*94*
1877/8	2	75	3	—	2	77	*2*	*70*	5	—	6	30	7	75	9	—	6	78	9	27	7	23	7	49	*7*	*34*
1878/9	2	60	2	78	2	67	*2*	*57*	4	50	5	50	7	25	8	25	6	50	8	49	6	47	7	14	*7*	*12*
I. Sem.																										
Novbr.	2	53																								

1 Ctr. Puddlings-Roheisen Nr. 4 zu 1,$_{85}$, 1 Ctr. Gießereiroheisen Nr. 3 zu 1,$_{90}$, 1 Ctr. Röhren mittleren Durchmessers zu 4,$_{67}$ verkauft. In Schottland (Glasgow) kostet 1 Ctr. Gießereiroheisen Nr. 1: 2,$_{60}$, in Cumberland 1 Ctr. Bessemerroheisen 2,$_{79}$.

Vorsitzender: Frage 7:

Verkauft das Ausland für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt, und in welchen Verhältnissen und aus welchen Gründen geschieht dies?

Herr **Jüngst:** Das konkurrirende Ausland verkauft nach den mir gewordenen Mittheilungen für den Export bei größeren Quantitäten billiger als für den einheimischen Markt. Die Gründe sind dieselben, wie sie bei uns maßgebend sind. Es will seine große Produktion verwerthen, das Handelsfeld erweitern und die Konkurrenz herabdrücken und verkauft daher oft zu niedrigeren Preisen, als es produzirt.

Vorsitzender:

c. Kreditverhältnisse.

Frage 1:

Finden die Werke Ihres Distriktes Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Frage 2:

Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

Frage 3:

Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde?

Herr **Jüngst:**

1. Die Werke in Oberschlesien sind größtentheils gut fundirt und die Waaren und Kreditwechsel derselben werden von der Reichsbank und sonstigen Banken gern honorirt.
2. Bankdiskont und $^1/_4$—$^1/_6$ pCt. Provision.
3. Bei dem Bezuge von Erzen, Kohlen, Koks und kleineren Materialien wird 1 Monat Ziel in Anspruch genommen. Diese Zeit ist zur Feststellung der Rechnung erforderlich, vornehmlich wenn Eisenbahnfrachten berücksichtigt werden müssen. Sonst wird in vielen Fällen per Kassa gekauft.

Bei Ankauf von Gießereiroheisen wird 3 Monat Ziel resp. Bankdiskont für diese Zeit bedingt, dagegen verkauft die Gleiwitzerhütte Roheisen bei 3 Monat Ziel und Hinterlegung von bankmäßigen Wechseln oder gegen Kassa unter Berechnung vom Bankdiskont für 3 Monate. Gußwaaren in kleiner Quantität werden baar bezahlt; bei Entnahme von größeren Quantitäten wird 3 Monate Ziel gegen Hinterlegung von Wechseln gewährt.

Vorsitzender: Muß eine Kaution hinterlegt werden, um den Kredit genießen zu können?

Herr **Jüngst:** Nein. Es sind nur noch sehr wenige Kaufleute, die eine mäßige Kaution hinterlegt haben. Der größte Theil derselben hat die Kaution zurückgefordert und deckt die Schuld durch Wechsel.

Vorsitzender: Ich habe die Frage nur angeregt, damit die Herren orientirt sind, daß es auch geschehen kann.

Herr **Jüngst:** Ja, geschehen kann es.

Vorsitzender: Frage 4:

Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt?

Herr **Jüngst:** Die Entwickelung des Bankwesens hat durch die Einführung des Giroverkehrs Erleichterungen gebracht; die des Münzwesens dagegen hat sich durch Mangel an großem Silbergeld im Verkehr, namentlich bei Löhnungen unangenehm fühlbar gemacht.

Vorsitzender: Frage 5:

Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

Herr **Jüngst:** In England und Schottland wird Roheisen und Gußwaare per Kassa gehandelt; falls gegen 3 Monat Ziel werden den Zinsen 1 pCt. über Bankdiskont zugeschlagen.

Vorsitzender:

Frage 1: f. Einfluß der Gesetzgebung.

In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?

Frage 2:

Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung u. s. w.?

Herr **Jüngst**: Hinsichtlich der Gesetzgebung kann ich weiter nichts anführen, als was bekannt ist und in den Zeitungen besprochen wird. Für unsere oberschlesischen Verhältnisse ist die Schul- und Militärpflicht eine große Wohlthat, die Besteuerung, die direkte wie indirekte, ist sehr lästig, die Kommunalsteuern sind sehr hoch und fallen den Industriellen sehr zur Last. Schankwirthschaften (die Gewerbeordnung anlangend) sind etwas zu weit ausgedehnt; die Verwaltung der Aktiengesellschaften ist zu freigestellt, ich möchte, daß den Direktoren derselben mehr Verbindlichkeiten auferlegt werden.

Vorsitzender:

Frage 1: g Allgemeine Lage.

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Herr **Jüngst**: Zum Theil, zum Theil auch nicht. Um ein Bild der oberschlesischen Verhältnisse zu geben, habe ich die bereits bei der Frage d. 1 vorgelegten graphischen Darstellungen gefertigt. Ich bin der Ansicht, daß die oberschlesische Eisenindustrie in beinahe vollem Betriebe ist, und wenn auch einige größeren Werke nicht sämmtliche Betriebsvorrichtungen in Thätigkeit haben, so ist dieses doch nicht in dem Grade, daß dadurch ein Arbeitsmangel hervorgerufen werden könnte.

Auch sind die Zinkhütten in ziemlich vollem Betriebe.

Vorsitzender: Aber die Zinkpreise sind erheblich gesunken?

Herr **Jüngst**: Die beigefügten graphischen Darstellungen geben ein Bild der Lage der oberschlesischen Industrie im Laufe der letzten 10 Jahre.

Ich habe die muthmaßliche Produktion des Jahres 1878 und die betreffenden Zahlen dadurch erhalten, daß ich die Produktion des ersten Semesters auf das ganze Jahr berechnet. Sodann habe ich eine Bemerkung gemacht, ob ich glaube, daß die Produktion größer oder geringer sein wird. Die Kohlenproduktion wird nach meiner Ueberzeugung höher sein, als angegeben, weil immer im Frühjahr weniger Kohlen gebraucht werden, wie im Herbst.

Ueber die Erzproduktion habe ich keine sicheren Angaben finden können. Ich habe daher die Produktion des Vorjahres angenommen, denn wenn die Hochöfen in vollem Betriebe sind, müssen die Erzgruben auch im Betriebe sein. — Bei dem Bilde der Produktion der Hochöfen Oberschlesiens, habe ich dasselbe Prinzip verfolgt.

Es wird voraussichtlich im Jahre 1878 die Produktion größer sein als im vorigen Jahre, weil im Laufe des letzten Vierteljahres 3 Hochöfen neu angeblasen worden sind.

Hinsichtlich der Produktion der im oberschlesischen Oberbergamtsbezirke belegenen Gießereien ist noch kein klares Bild zu erhalten; die Werke sind mäßig beschäftigt und ich habe daher angenommen, daß sie ungefähr dieselben Produktionen haben werden, wie im Vorjahre, vielleicht etwas mehr.

Hinsichtlich der graphischen Darstellung — die Produktion von Stahl, Eisenblech ꝛc. — bemerke ich, daß diese im nächsten Halbjahr voraussichtlich ebenfalls größer sein wird, als im ersten Semester.

Die Hochöfen sind nicht völlig beschäftigt. Es sind von 53 vorhandenen Hochöfen augenblicklich 27 im Betriebe, sie liefern aber die gewöhnliche Produktion.

An Holzkohlen-Hochöfen ist dieselbe Anzahl im Betriebe, wie im vorigen Jahre.

Es fällt schwer, die Produktion der Hochöfen zu verkaufen, trotzdem keine bedeutenden Vorräthe vorhanden sind.

Herr **Stumm**: Ich würde allerdings den Herrn Sachverständigen bitten, da wir noch andere Herren aus Schlesien, Privatindustrielle, zu hören haben und da ich fürchte, daß die Zeit allmählich anfängt abzulaufen, daß Sie Sich auf Ihre eigenen Produktionsverhältnisse beschränken mögen.

Herr **v. Schloer**: Nach dem Fragebogen wird wohl der Herr Sachverständige Veranlassung gehabt haben, sich auch über die Unternehmungen in seinem Bezirke näher zu erkundigen: Es heißt hier beispielsweise: „sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?“ Ich glaube, daß es daher sehr dankenswerth ist, wenn der Herr Sachverständige die Güte gehabt hat, sich nach der Richtung hin nähere Informationen zu verschaffen. Ich gestehe, daß ich großen Werth darauf legen würde, wenn der Herr Sachverständige, der ja vermöge seiner Stellung als vollständig unpartheiisch und unbeeinflußt uns seine Mittheilungen macht, auch über die Unternehmungen außerhalb seines Werks im Allgemeinen sich aussprechen würde, um uns einen Maßstab zu geben, zu beurtheilen, wie sich seine Angaben verhalten gegenüber den Angaben der Herren, die unmittelbar betheiligt sind. Aus diesem Grunde glaube ich, daß die Vernehmung der Herren Sachverständigen auch nach der angedeuteten Richtung für die Kommission und für diejenigen, welche seiner Zeit das Material, das hier gesammelt wird, zu benutzen haben werden, von großer Bedeutung sein würde. Ich meine, es ist wünschenswerth, daß der Herr Sachverständige sich auch über diejenigen Verhältnisse ausspricht, die außerhalb seines speziellen Betriebes zur Geltung kommen.

Herr **Huber**: Ich möchte mich dem ganz anschließen, was Herr v. Schloer gesagt hat.

Herr **Stumm**: Ich will zugeben, daß darin sehr viel Richtiges liegt.

Herr **Jüngst**: Vollauf beschäftigt sind die Walzwerke für Feineisen und feine Bleche, z. B. Marthahütte, Baildonhütte, Bismarckhütte, die Herminenhütte, zum Theil auch die Falvahütte. Dagegen ist schwach beschäftigt die Pielahütte. Die Hoffnungshütte hat den Betrieb des Walzwerkes ganz aufgegeben, kauft dagegen Material zur Kleineisenfabrikation. Die Walzwerke für Grobeisen und starke Bleche sind nur mäßig mit Aufträgen versehen. Die Walzwerke für Schienen, sowie die Bessemer- und Martinwerke sind schwach beschäftigt, die Gießereien haben nur eben hinreichende Bestellungen, um den Betrieb zu führen, und endlich die Maschinenfabriken leiden sehr Mangel an Aufträgen.

Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen sie?

Die Rentabilität der Werke kann ich nur annähernd angeben. Nach meiner Ansicht erzielen die Feinwalzwerke eine Verzinsung des Anlagekapitals, welche aber dem landesüblichen Zinsfuß entspricht, vielleicht noch etwas mehr. Die Hochöfen verdienen bei mäßigem Anlagekapital weniger, wie der landesübliche Zinsfuß beträgt. Bei großem Anlagekapital verändert sich die Sachlage. Die Gießereien arbeiten ohne alle Rentabilität, die übrigen Werke und die Maschinenbauanstalten arbeiten mit Verlust.

Herr **v. Schloer**: Es ist von anderer Seite behauptet worden, daß doch hauptsächlich die Hochofenwerke es sind, welche gegenwärtig Verlust bringen, so zwar, daß diejenigen Werke, welche in der Lage sind, ihr Roheisen sich selber produziren zu müssen, in einer finanziell ungünstigeren Situation sich befinden, wie diejenigen Werke, welche ihr Roheisen kaufen und in dem minderen Preise des erkauften Roheisens gegenüber den Produktionskosten einen Theil des Schadens der Produktion von sich abwälzen können, d. h. auf den Vormann, auf den Roheisenproduzenten, zu übertragen. Es ist sehr scharf betont worden, daß eigentlich die größten Verluste bei der Eisenindustrie zur Zeit im Hochofenbetriebe liegen.

Vorsitzender: Von Schlesien aus haben wir gerade das Gegentheil von dem gehört, was Sie ausgeführt haben.

Herr **Jüngst**: Das mag bei den Werken sein, die ein sehr hohes Anlagekapital zu verzinsen haben. Ich bringe nur die Zinsen eines mäßigen Anlagekapitals in Rechnung. Wo viele Millionen zu verzinsen sind, da muß der Hochofen mit großem Verluste arbeiten, das liegt in der Natur der Sache. Ich habe bei obigen Berechnungen der Verzinsung das Anlagekapital bei Seite gelassen, und sage unter Berechnung der

Amortisation: die Selbstkosten sind so hoch und die Verkaufspreise stehen so, es bleibt demnach ein kleiner Verdienst übrig. Die Angaben der Donnersmarckhütte, welche eigene Gruben hat, wie bereits früher erwähnt, vergleiche ich mit denen des eigenen Hochofens, für welchen sämmtliches Material gekauft werden muß. Die Resultate stimmen überein.

Herr **v. Schloer**: Es wird doch von ziemlicher Bedeutung sein, wenn der Herr Sachverständige gerade dieses Verhältniß mit aller Schärfe präzisirt. Sie sagen, wenn ich anders richtig Ihre Ausführungen verstehe: wenn ich das Anlagekapital für ein Hochofenwerk gar nicht in Betracht ziehe, so decken heute die Verkaufspreise die Produktionskosten nach Abzug der Amortisation für die Anlage, jedoch mit Einrechnung der Verzinsung des Betriebskapitals?

Herr **Jüngst**: Ohne Verzinsung des Betriebskapitals. Sobald ich die Zinsen des Anlagekapitals in Rechnung stelle, arbeiten die Hochofen sofort mit Schaden.

Herr **v. Schloer**: Also nicht Anlagekapital und nicht Verzinsung; dann sagen Sie: ist es heute noch möglich, gut durchzukommen.

Vorsitzender: Die Amortisation des Anlagekapitals berechnen Sie, wohl aber nicht die Verzinsung?

Herr **v. Schloer**: Das liegt wohl in Ihren früheren Angaben, wie hoch Sie die Amortisation berechnen. Denn aus diesen Ziffern kann man dann, wenn man sie zur Grundlage nimmt, berechnen, welchen Kapitalaufwand für ein Werk Sie als gerechtfertigt anerkennen.

Vorsitzender: Dies ist mir zweifelhaft.

Herr **Stumm**: Woher kommt es denn, daß die Donnersmarckhütte die kolossalen Verluste hatte?

Herr **Jüngst**: Weil sie, soweit uns bekannt, 18 Millionen verzinsen muß.

Herr **Stumm**: Ich habe die Beilagen nicht zur Hand, so viel ich mich aber erinnere, betragen die Verluste mehr als der Ausfall der Zinsen.

Herr **Jüngst**: Ich kann nur die Preise von Donnersmarckhütte geben, welche mir die Direktion dieser Hütte selbst angegeben hat. Ich habe dieses auch bei den Selbstkosten zu bemerken mir erlaubt.

Vorsitzender: Die Donnersmarckhütte hat außer dem Hochofenbetrieb noch Kohlenhandel.

Herr **Stumm**: An dem Kohlenhandel wird sie ganz gewiß nichts verlieren. Ich glaube, daß die Kohlengruben relativ noch die besten Geschäfte in Schlesien machen.

Ich möchte aber auf eine andere Frage kommen, die früher verschiedentlich berührt worden ist. Der Herr Sachverständige hat, um die Frage der Rentabilität bei anderen Werken zu ermitteln, die Selbstkosten einfach abgezogen von den Verkaufspreisen. Nun haben wir aber wiederholt in der Enquete konstatirt, daß eine Menge von Werken, deren Vertreter wir sogar direkt hier verhört haben, zugegeben hat, daß es eine Anzahl von Ausgaben gibt, die weder in den Selbstkosten noch in den Verkaufspreisen aufgenommen werden z. B. Garantiefonds für Eisenbahnschienen, oder Gußröhren, Verluste bei Fallimenten und dergleichen, es ist vielleicht ein solcher Faktor auch hier nicht berücksichtigt, vielleicht auch kein Skonto abgezogen worden. Manche Sachverständige haben sogar die Verkaufspreise angegeben ohne den Rabatt abzuziehen. Ja, wenn sie da die Selbstkosten den Verkaufspreisen gegenüber stellen und darnach die Rentabilität berechnen, so wird nie ein richtiges Resultat herauskommen. Nun ist es vielleicht denkbar, daß auch hier bei der Donnersmarckhütte eine Anzahl von Ausgaben besteht, die weder bei den Verkaufspreisen noch bei den Selbstkosten in Berücksichtigung gezogen sind, die aber immerhin auf das schließliche Endresultat von Einfluß gewesen sind.

Herr **Jüngst**: Ich habe bei der Direktion der Donnersmarckhütte auch nach diesen Ausgaben und zwar in folgender Form gefragt: 1) ich bitte mir anzugeben Ankaufspreis, Transportkosten, Löhne und sonstige Generalkosten, Summa; 2) steckt in dieser Angabe die Verzinsung des Anlagekapitals oder nicht? Die Antwort habe ich bereits angegeben: Sonstige Generalkosten = $0{,}24$ *M.* ohne Verzinsung des Anlagekapitals.

Dem Vernehmen nach soll das Anlagekapital der Donnersmarckhütte 6 000 000 Thlr, betragen; wenn ich nun auch die Hälfte für die Kohlengruben und die anderen noch vorhandenen Werke rechne, so sind immer noch 3 000 000 Thlr. zu verzinsen; 3 000 000 Thlr. zu 5 pCt. sind 150 000 Thlr. oder 450 000 *M.*; 3 Ofen sind im Betrieb. Ich will annehmen, daß sie je 300 000 Ctr. produziren — sie thun es nicht, sondern produziren nur ca. 250 000 Ctr. — so habe ich immer noch $0{,}50$ *M.* pro Zentner Roheisen. Verzinsung des Anlagekapitals. Der Kaufpreis pro Zentner Roheisen steht heute $2{,}53$ *M.* die Selbstkosten der Donnersmarckhütte sind $2{,}22$ *M.*. Sie verliert so gerechnet demnach noch $0{,}19$ *M.* pro Zentner Roheisen.

Ich habe als Kontrole die Gleiwitzer Hütte, ein fiskalisches Werk, welches sämmtliche Materialien kauft, verarbeitet und die Fabrikate verkauft. Dieses Verhältniß gibt mir den entsprechenden Anhalt.

Herr **Stumm**: Ich möchte mir 2 Fragen erlauben.

1. Haben Sie zunächst bei den Verkaufspreisen überall Skonto abgezogen, um Ihre Berechnung zu machen?

2. Sind Sie sicher, daß die Donnersmarckhütte die Ausgaben von denen ich eben gesprochen habe und die Sie allerdings in den Generalkosten einbegreifen, daß sie diese Ausgaben gleichfals in die Generalkosten eingerechnet hat?

Herr **Jüngst**: Zur 1. Frage: die angeführten Zahlen bilden das Ergebniß der Bücher des Werks; das Skonto ist in Abzug gebracht.

2. Ob die Donnersmarckhütte die erwähnten Ausgaben unter die Generalkosten aufgenommen hat, kann ich nicht angeben. Sie haben es mir nicht speziell gesagt; nach der Beantwortung der Frage mußte ich aber annehmen, daß diese Ausgaben unter den Generalkosten sich befanden.

Nach einer Mittheilung des Direktors der Donnersmarckhütte vom 24. d. M. befinden sich in den angegebenen Generalkosten nicht die Generalkosten der Zentralbureaus 2c. in Höhe von $0{,}035$ *M.* pro Zentner Roheisen, ferner nicht die Verkaufsunkosten, als

a) Transport von der Hütte nach dem Bahnhofe mit $0{,}04$ *M.* pro Zentner.

b) der dem Käufer gewährte Bankdiskont auf 3 Monate.

Vorsitzender: Sie haben der Donnersmarkhütte nicht gesagt, was Sie darunter verstanden haben wollen?

Herr **Jüngst**: Nein!

Herr **v. Schloer**: Es ist auch von einem der Herren Sachverständigen hervorgehoben worden, daß bezüglich dieser Selbstkosten doch von ganz verschiedenen Gesichtspunkten ausgegangen wird, die Aufstellung der Selbstkosten — so wurde uns bemerkt — setzt eigentlich einen idealen Betrieb voraus; wenn alles gut und regelmäßig geht bei unserer Fabrikation, so erzielen wir die und die Selbstkosten. Nun giebt es ja kaum ein Werk in der Welt, welches auf einen ganz regelmäßigen und ungestörten Betrieb rechnen kann. Es kommen überall unangenehme Zwischenfälle vor, welche die Produktionskosten erhöhen. Meines Erachtens ist deshalb zur Feststellung der wirklichen Selbstkosten auch nothwendig, solche Zwischenfälle bei Aufstellung der Selbstkosten mit in Betracht zu ziehen. Darnach wird sich ja der Betrag der Selbstkosten wesentlich modifiziren. Ich möchte nur die Bitte an den Herrn Sachverständigen stellen, mitzutheilen, ob die Selbstkosten, die Sie angeben von den anderen Werken, wohl mit Rücksicht auf einen ganz regelmäßigen Betrieb gemacht worden sind, oder ob diese Selbstkosten aus den effektiven Betriebs-Rechnungen sich herausgestellt haben?

Herr **Jüngst**: In den von mir vorgelegten Nachweisungen der Gleiwitzer Hütte sind sämmtliche Ausgaben enthalten; von den Nachweisungen der Donnersmarckhütte nehme ich an, daß buchmäßige Zahlen zu Grunde gelegt sind. Ich erlaube mir zurückzukommen auf eine Bemerkung, die ich im Anfang der Sitzung gethan habe, nämlich, daß einige Werke, vielleicht auch die Donnersmarckhütte, nach meiner Ansicht die liegenden Kapitalien von Kohlen und Eisenerzen bei den aufgestellten Selbstkostenrechnungen nicht in Anrechnung bringen. Also wenn dieses Verhältniß berücksichtigt wird, dann kommen wir in dieser Beziehung auf dasselbe Resultat.

Herr **Stumm**: Auf die Verzinsung bezieht sich ja meine Anfechtung in keiner Weise, ich möchte nur bemerken, daß gerade diese letzte Differenz meinen Vorschlag etwas rechtfertigen möchte, wonach der Herr Sachverständige für die Angaben der Privatwerke vielleicht doch nicht ganz so kompetent ist wie gerade für die Staatswerke, aus dem einfachen Grunde natürlich — ohne die Kenntnisse des Herrn Sachverständigen irgend wie bezweifeln zu wollen — weil die Staatswerke eine ganz andere Art der Selbstkostenrechnung und Amortisation haben wie Privatwerke. Die Amortisation, die bei Staatswerken ja in der Regel abgeschrieben wird in dem betreffenden Baujahre, findet bei Privatwerken in ganz verschiedener Weise statt, bei dem einen solider, bei dem anderen unsolider, und die Frage der Generalkosten wird auf Privatwerken ganz verschieden behandelt. Ich glaube deshalb, daß wir später noch in der Lage sein werden, wenn wieder Private aus Schlesien verhört werden, dieser Frage der Generalunkosten genau auf den Leib zu gehen und festzustellen, ob die Ausgaben, von denen ich sprach, wie es bei den Staatswerken geschieht, auch bei den Privatwerken unter die Generalunkosten fallen oder nicht.

Herr **Jüngst**: Zur Klärung der Sache möchte ich mir die Bemerkung erlauben, daß ich in meinen Angaben die buchmäßigen Zahlen genommen und dann diesen Zahlen, weil ich dreierlei Branchen auf meinen Werken betreibe, von den allgemeinen Kosten $^1/_3$ zugeschlagen habe; das Verhältniß kommt den einzelnen Betriebszweigen zu Gute. Ein Werk, welches Hochofenbetrieb allein hat, muß theurer arbeiten, weil die Generalkosten höher sind. Die Gleiwitzer Hütte kann ihre allgemeinen Generalkosten auf 3 Betriebszweige vertheilen. Die Donnersmarck-Hütte hat Zahlen in Eisenerzgruben, Hochofen-, Gießerei-Betrieb und Maschinenbau, ist also in ähnlicher Lage. Ich habe daher dieses Privatwerk zur Kontrole gewählt und hier vorgeführt; als Erklärung aber von vornherein gesagt: die Zahl, die ich angebe, ist mir von der Direktion der Donnersmarck-Hütte selbst mitgetheilt worden. Um nun noch ein genaueres Bild zu erhalten, habe ich die Rentabilitätsverhältnisse des Hochofen- und Gießereibetriebs zusammengestellt.

Vorsitzender: Die würden Sie zum Abdruck geben?

Herr **Jüngst**: Ja. Zur Erklärung füge ich folgendes bei:

Gleiwitz.

Betriebserfolge beim Hohofen- und Gießereibetriebe 1869 bis 1878.

Hohofenbetrieb.

Zeit.	Anlage- und Betriebskapital. ℳ.	Produktion. Ctr.	Amortisation. ℳ.	Generalkosten. ℳ.	Erfolg. Gewinn. ℳ.	Erfolg. Verlust. ℳ.	Ertrag in %
1869	494 751	298 924	18 307	34 200	37 963	—	7,67
1870	489 018	285 369	18 835	29 254	102 257	—	20,91
1871	472 286	169 051	24 735	23 292	45 380	—	9,61
1872	617 990	187 600	40 392	27 095	267 274	—	43,25
1873	642 691	248 167	38 130	32 439	233 277	—	36,29
1874	661 105	307 702	33 489	34 857	17 622	—	2,67
1875	669 873	312 862	39 157	33 420	103 244	—	15,41
1876	696 822	316 688	26 286	40 734	26 285	—	3,77
1877/8	684 993	330 410	17 852	37 734	15 155	—	2,21
			257 183				
1878/9 I. Sem.	342 496	148 321	8 699	14 609	15 870	—	4,63

Anlagekapital . ℳ 684 993 = 1877/78.
Amortisation . „ 257 183 = 1869 bis 1877/78.
Bleiben . ℳ 427 810

Gießereibetrieb.

Zeit.	Anlage- und Betriebskapital. ℳ.	Produktion. Ctr.	Amortisation. ℳ.	Generalkosten. ℳ.	Erfolg. Gewinn. ℳ.	Erfolg. Verlust. ℳ.	Ertrag in %
1869	501 005	103 281	6 142	26 376	—	42 349	—
1870	493 761	80 899	6 834	24 361	—	17 154	—
1871	490 439	95 629	6 852	31 248	—	3 090	—
1872	490 920	108 172	6 945	31 173	154 596	—	31,49
1873	528 182	116 653	6 906	33 369	125 643	—	23,79
1874	544 759	109 307	5 274	35 577	68 838	—	12,63
1875	588 017	116 111	16 775	34 983	68 147	—	11,59
1876	651 217	109 307	9 457	40 351	20 731	—	3,18
1877/8	707 551	98 938	6 726	30 899	8 450	—	1,19
			71 911				
1878/9 I. Sem.	325 608	54 016	3 863	12 634	795	—	0,24

Anlagekapital . ℳ 707 551 = 1877/78.
Amortisation . „ 71 911 = 1869 bis 1877/78.
Bleiben . ℳ 635 640

Zum Anlagekapital des Hochofens sind 60 000 ℳ Betriebskapital, dem Anlagekapital der Gießerei 200 000 ℳ Betriebskapital zugerechnet. Ferner ist die Produktion der betreffenden Betriebszweige ersichtlich und ebenso die Beträge der Amortisation, welche letztere jedoch nicht von dem Anlagekapital in Abzug gebracht ist.

Die Entwickelung des Werkes geht aus den angegebenen Zahlen hervor. Die Amortisation beim Hochofenbetrieb schwankte in den verschiedenen Jahren zwischen 18—40 000 ℳ jährlich, gewiß nicht weniger, wie ein Hochofen auf einem Privatwerke im Allgemeinen abschreibt. Die Generalkosten bei einem Hochofen schwankten zwischen 23—40 000 ℳ — ich meine, daß diese Beträge nicht zu gering angerechnet sind. Bei der Berechnung dieser Beträge hat sich ergeben, daß der Gleiwitzer Hochofen, mit einem kleinen Gewinn, wie auf der 1. Tabelle angegeben, arbeitete. Dieser Gewinn hat im 1. Semester 1878/79 15 000 ℳ betragen; im vorigen Jahre sind ebenfalls 15 000 ℳ verdient. Wenn nun vielleicht das Anlagekapital nach Ansicht anderer etwas niedrig gerechnet ist, so glaube ich, daß 684 000 ℳ den Verhältnissen angemessen sind. Bei der Gießerei schwankte die Höhe der zur Amortisation gelangenden Beträge zwischen 5 000—16 000 ℳ, die der Generalkosten zwischen 24 000—40 000 ℳ und dabei ist ein Gewinn in den angegebenen Prozentsätzen erzielt.

Vorsitzender: Damit würde die

Frage 3:

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?

zugleich erledigt sein.

Frage 4:

Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirendem Auslande?

Herr **Jüngst:** Nach meiner Ansicht leidet Deutschland an beiden Uebeln in gewisser Beziehung, an Rückgang der Konsumtion und an Ueberproduktion; an Rückgang der Konsumtion nur an bestimmten Artikeln, in Eisenbahnschienen, Röhren und Maschinen. Unter Ueberproduktion verstehe ich, wenn so viel produzirt wird, daß einerseits der Konsum des Inlandes gedeckt und andrerseits das überschießende Quantum der Fabrikate nur mit Verlust exportirt werden kann. Sobald eine Schädigung hervortritt sage ich: es ist Ueberproduktion vorhanden. An Ueberproduktion leidet Deutschland in Eisen- und Stahlschienen, in Röhren und in Maschinen mit Ausnahme von Maschinen für landwirthschaftliche Zwecke. In dem Verbrauch der Schienen ist dadurch ein Rückgang hervorgerufen, daß einerseits die Eisenbahnbauten abgenommen haben, andrerseits die Haltbarkeit der Schienen selbst zugenommen hat. Die Ueberproduktion an Schienen ist dadurch hervorgerufen, daß die Werke im Laufe der letzten Jahre sich so außerordentlich ausgedehnt haben, daß sie große Massen produziren müssen, um nur die Zinsen des Anlagekapitals zu decken. Die niedrigen Verkaufspreise der Werke des konkurrirenden Auslandes, England, Belgien und Oesterreich, erschweren außerordentlich den Export und bringen so bei den massenproduzirenden Werken des Inlandes Ueberproduktion hervor. Hinsichtlich der Röhren ist es ähnlich. Die Kommunen haben in letzter Zeit sich eingeschränkt Wasserleitungen zu bauen, die Werke dagegen haben sich außerordentlich ausgedehnt. Der Export ist durch England, Frankreich und Belgien beschränkt.

Bei den Maschinenfabriken liegt außer der zu großen Leistungsfähigkeit der Werke noch ein anderer Faktor vor.

Es sind in den Jahren 1873/75 viel mehr Maschinen gebaut wie verbraucht sind; diese größere Produktion kommt jetzt noch zur Verwendung, und ehe diese Maschinen nicht abgenutzt sind, können nicht neue Maschinen gebaut werden. Dadurch ist die Ueberproduktion an Maschinen hauptsächlich hervorgerufen.

Vorsitzender: Würde das nicht Alles, was Sie anführen, Rückgang der Konsumtionsfähigkeit sein, nicht Ueberproduktion?

Herr **Jüngst:** Ueberproduktion nenne ich, wenn ich mehr produzire wie ich ohne Verlust verkaufen kann.

Vorsitzender: Wenn gehörig gekauft würde, dann würde eben keine Ueberproduktion existiren. Es ist also Rückgang der Konsumtion.

Herr **Jüngst:** Nach den statistischen Zusammenstellungen ist unser Konsum heute noch ebenso wie im Jahre 1869; er ist allerdings gestiegen 1873/74 und heute wieder heruntergegangen auf dieselbe Höhe. Deshalb kann ich nicht sagen, daß seit 1869 ein bedeutender Rückgang der Konsumtion stattgefunden hat. In einzelnen Artikeln, z. B. in denen des gewöhnlichen Hausbedarfes, ist der Konsum ebenso, wie er früher gewesen.

Herr **Stumm:** Glauben Sie, daß die Ueberproduktion in gußeisernen Röhren auch dann noch bestehen würde, wenn das Ausland keine Quantitäten von Röhren mehr importirte?

Herr **Jüngst:** Wenn die Röhrengießereien ihre volle Leistungsfähigkeit zur Geltung bringen, ja. Es richtet sich nur hauptsächlich nach der Produktion.

Vorsitzender: Haben Sie noch Ausführungen zu dieser Frage zu machen?

Herr **Jüngst:** Es ist noch der letzte Theil der Frage hinsichtlich des konkurrirenden Auslandes zu beantworten. Da scheint es mir, daß England hauptsächlich an Ueberproduktion von Roheisen und von Eisenbahnschienen leidet, weil es jetzt in der Lage ist, diese Fabrikate billiger zu verkaufen, als es sie produzirt. Belgien leidet an Ueberproduktion hauptsächlich von Schienen, Maschinen und Gußwaaren. Amerika leidet an Ueberproduktion hauptsächlich von Maschinen für den Eisenbahnbetrieb. Oesterreich leidet an Ueberproduktion von Eisenbahnschienen. Frankreich ist günstiger situirt, da es nach meiner Ansicht die Produktion verkaufen kann, ohne direkt Schaden zu leiden.

Vorsitzender: Sind zu dieser Frage, beziehungsweise zu dem Abschnitt noch Erörterungen zu machen?

(Die Vernehmung wird von 12 Uhr 30 Minuten bis 8 Uhr Abends unterbrochen.)

Vorsitzender: Wir fahren fort im Abschnitt II.:

Wirkung der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markte.

Frage 1:

Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Auf dem Absatzgebiete der Gleiwitzer Hütte macht sich nur die Konkurrenz des englischen Gießereiroheisens direkt fühlbar; dagegen werden die Verhältnisse des Puddel-Roheisens, der Gußwaaren und der Maschinen gegenwärtig lediglich nur durch die innere Konkurrenz bedingt.

Herr **Stumm:** Sie hatten angeführt, daß Pont à Mousson bis nach Breslau käme.

Herr **Jüngst:** Jetzt nicht mehr.

Vorsitzender: Sind wirklich Röhren aus Pont à Mousson angeboten?

Herr **Jüngst:** Ja!

Herr **Huber:** Die Wirkung der acquits reicht wohl nicht bis zu Ihrem Bezirke?

Herr **Jüngst:** In diesem Augenblicke nicht.

Frage 2:

Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

Das Ausland führt in die Häfen der Ostsee neben Roheisen nicht unbedeutende Quantitäten von Gußwaaren, Röhren und Platten zu Schiffsbauzwecken ein.

Der Import in Stettin betrug an Roheisen

im Jahre	1869 . . .	1 080 000	Ctr.
" "	1870 . . .	953 000	"
" "	1871 . . .	1 678 000	"
" "	1872 . . .	2 238 000	"
" "	1873 . . .	1 658 000	"
" "	1874 . . .	975 000	"
" "	1875 . . .	1 399 000	"
" "	1876 . . .	1 100 000	"
" "	1877 . . .	1 112 000	"

An Röhren in Stettin:

im Jahre	1872 . . .	98 000	Ctr.
" "	1876 . . .	28 000	"
" "	1877 . . .	45 000	"

Herr **Huber:** Sind dieses alles englische Fabrikate?

Herr **Jüngst:** Das Roheisen ist nur, die Röhren hauptsächlich englisches Fabrikat.

Vorsitzender: Sie können nicht sagen, aus welcher Quelle Sie die Zahlen haben?

Herr **Jüngst:** Ich habe diese Zahlen von Herrn Scheele. Noch zu erwähnen ist, daß böhmische Maschinenfabriken sich bemühen, Maschinen für Brennereien und Zuckerfabriken nach

Deutschland zu importiren, daß ferner in neuerer Zeit von russischen (Polen) und österreichischen Werken Versuche gemacht sind, emaillirte Gußwaaren und emaillirtes Blechgeschirr in Deutschland zu verkaufen.

Herr **Stumm**: Ist Ihnen bekannt, daß in Böhmen Holzkohlen-Oefen auf Gießerei betrieben werden?

Herr **Jüngst**: Ja. Denn von böhmischen Gießereien mit direktem Guße werden nicht unbedeutende Quantitäten Gußwaaren nach Deutschland eingeführt.

Vorsitzender: In welcher Weise sind Sie selbst bei dieser Einfuhr betheiligt?

Herr **Jüngst**: In den Gießereien des Oberbergamtsbezirks Breslau sind im Jahre 1877 1 374 000 Ctr. Gußwaaren angefertigt, wozu ca. 1 456 000 Ctr. Roheisen erforderlich waren. Dieses Quantum besteht aus ca. 356 000 Ctr. oberschlesischem Roheisen, und sind die übrigen 1 100 000 Ctr. größtentheils aus England importirt.

Die Gleiwitzer Hütte selbst ist bei diesem Importe betheiligt:

1869 mit	5 512	Ctr. englischem u.	910	Ctr. schottischem Eisen
1870 =	2 510	= = =	2 010	= = =
1871 =	45 100	= = =	8 166	= = =
1872 =	94 086	= = =	15 059	= = =
1873 =	69 626	= = =	5 672	= = =
1874 =	19 098	= = =	4 626	= = =
1875 =	33 295	= = =	4 402	= = =
1876 =	22 600	= = =	4 000	= = =
1877/78	8 219	= = =	2 800	= = =
	300 046	Ctr. englischem u.	47 645	Ctr. schott. Roheisen.

Im Ganzen 347 691 Ctr. ausländisches Roheisen.

Frage 3:

> Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Aus Schweden wird Schmiedeisen eingeführt, welches zur Fabrikation von Gegenständen (Hufnägeln) verarbeitet wird, die eine besondere Qualität erfordern.

Das in Oberschlesien produzirte Gießereiroheisen ist durchgehends von geringerer Qualität, als das englische und schottische Roheisen. Die Möglichkeit, in Oberschlesien Gießereiroheisen von annähernd gleicher Qualität, wie das englische, dauernd herzustellen, ist vorhanden und nur eine Geldfrage. Von England aus werden die Verkaufspreise gegenwärtig zu sehr gedrückt, als daß die Fabrikation der genannten Eisensorten in größeren Quantitäten für das Inland lohnend wäre.

Herr **v. Schloer**: Es ist von anderer Seite behauptet worden, daß Schlesien nicht in der Lage wäre, Eisen zu erzeugen, wie es die dortige Landwirthschaft für ihre Zwecke nöthig hat. Auf der anderen Seite sagt man, daß Schlesien allerdings Eisen herzustellen vermöge, welches für alle Zwecke der Landwirthschaft, insbesondere auch für die Hufnägelfabrikation ganz die gleiche Qualität darböte, wie das schwedische Eisen. Lediglich der Preis soll maßgebend sein, ob man solches Eisen dort fabriziren kann, oder nicht.

Herr **Jüngst**: Es wird jetzt das schwedische Schmiedeisen dem schlesischen vorgezogen, weil es sich leichter verarbeiten läßt, und etwas weniger Ausschuß gibt. Wenn man aber in Schlesien die Geldfrage bei Seite läßt, so bin ich überzeugt, daß auch dort Eisen hergestellt werden kann, welches allen Anforderungen entspricht.

Frage 4:

> Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

Ja, wenn der Zoll hinreichend bemessen wird. Bei Zöllen von geringerer Höhe hinsichtlich des schwedischen Eisens zunächst nicht, aber wohl hinsichtlich des englischen Gießereieisens.

Frage 5:

> Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

Das konkurrirende England influirt hinsichtlich der Verkaufspreise der Gleiwitzer Hütte nur auf die Preise des Gießereiroheisens und der Röhren, und gestattet nicht, die Preise derselben so zu normiren, wie sie den Betriebsverhältnissen angemessen sind.

Dieser Druck beträgt bei dem Gießereiroheisen bis zu 30 ₰, bei den Röhren bis zu 1 ℳ.

Frage 6:

> Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete, oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Hinsichtlich des Gießereiroheisens konkurrirt England auf dem ganzen Absatzgebiete der Gleiwitzer Hütte, hinsichtlich der Röhren nur noch schwach an den Küsten der Ostsee.

Frage 7:

> Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

Der Verkaufspreis eines Zentners des oberschlesischen Puddlingseisens stellt sich um 81 ₰ in Stettin theuerer wie das englische, in Glogau um 10 ₰, in Posen um 18 ₰, dagegen in Breslau um 14 ₰ billiger und in Gleiwitz um 57 ₰.

Herr **Stumm**: Das ist wohl eine akademische Aufstellung; Puddelroheisen wird an den Orten, die Sie erwähnten, doch nicht verwendet?

Herr **Jüngst**: Ich habe die Preise vergleichend zusammengestellt, wie sie in England und bei uns gelten. Es ist also zunächst eine akademische Aufstellung, die jedoch auf die Beantwortung einer später zu behandelnden Frage influirt. 1 Ctr. oberschlesisches Gießereiroheisen Nr. 2 ist in Stettin 1,38 ℳ theurer wie englisches, in Glogau 67 ₰, in Posen 74 ₰, in Breslau 43 ₰, und in Gleiwitz stehen die Preise der Roheisensorten gleich.

Herr **v. Schloer**: Sie sind so verfahren: Sie haben die Preise am Ursprungsort genommen und die Fracht zugerechnet?

Herr **Jüngst**: Ja. Oberschlesisches Gießereiroheisen Nr. 1, welches dem schottischen Nr. 1 gleichkommen soll, stellt sich folgendermaßen: dasselbe ist

in Stettin um . . . . . . 111 ₰ theuerer
in Glogau um . . . . . . 40 „ „
in Posen um . . . . 48 „ „
in Breslau . . . . 16 „ „
in Oberschlesien dagegen um 20 „ billiger.

Wenn ich den Preis eines Zentners Bessemer Roheisen zu 3,60 ℳ rechne, so ist das Verhältniß folgendes:

Oberschlesisches Bessemer Eisen ist
in Stettin um . . . . 89 ₰ theuerer
in Glogau um . . . . 18 „ „
in Posen um . . . . 26 „ „
in Breslau dagegen um . . 6 „ billiger
und in Oberschlesien um . . 45 „ „
als das englische Bessemerroheisen.

Werden nun die Verkaufspreise an den Orten Stettin (Importhafen) und Gleiwitz (Oberschlesien) verglichen, so ergibt sich folgendes Resultat:

Es ist 1 Ctr. englisches Puddelroheisen zu Stettin um 12 ₰ billiger als in Gleiwitz; ferner 1 Ctr. englisches Gießereiroheisen Nr. 3 in Stettin um 69 ₰ billiger als oberschlesisches Gießereiroheisen in Gleiwitz, das ist gerade die Fracht von Gleiwitz nach Stettin; ferner 1 Ctr. schottisches Gießereiroheisen Nr. 1 um 42 ₰ billiger in Stettin wie das oberschlesische, und endlich 1 Ctr. oberschlesisches Bessemer Roheisen um 40 ₰ billiger in Oberschlesien wie das englische in Stettin.

Frage 8:

Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

Im Jahre 1869 konkurrirte England in ähnlicher Weise wie gegenwärtig. Es wurde jedoch damals mehr einheimisches Gießereiroheisen verschmolzen. Im Jahre 1873 machte sich die Konkurrenz Englands in Folge der außerordentlichen Steigerung des Bedarfs nicht fühlbar. Es wurde sogar englisches Puddlingsroheisen auf oberschlesischen Werken in nicht unbedeutenden Quantitäten verarbeitet.

1 Ctr. englisches Gießereiroheisen kostete 1869 in Gleiwitz 4,10 M., oberschlesisches Gießereiroheisen in gleicher Qualität wurde nicht produzirt. Oberschlesisches Gießereiroheisen Nr. 3 wurde mit 3,91 M. bezahlt. Im Jahre 1873 kostete das englische Gießereiroheisen 7,33 und das oberschlesische Gießereiroheisen Nr. 3 6,50 M.

Frage 9:

Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Die Exportbonifikationen des Auslandes begünstigen nach meiner Auffassung den Export desselben in Höhe der Frachtkosten, welche entstehen, wenn man die Fracht berechnet für die Entfernung vom Einfuhrorte des Roheisens bis zum Ausfuhrorte der Fabrikate.

Vorsitzender: Ueber die französischen acquits à caution sind Sie wohl nicht orientirt?

Herr **Jüngst:** Nicht so genau, daß ich mich darüber aussprechen könnte.

Vorsitzender: Sind Ihnen aber in andern konkurrirenden Ländern Exportbonifikationen bekannt?

Herr **Jüngst:** Nein!

Vorsitzender: Haben Sie selbst nicht, als der deutsche Zoll noch bestand, von einer Zollrückvergütung Gebrauch gemacht?

Herr **Jüngst:** Ja, für englisches Gießereiroheisen, welches auf Gleiwitzerhütte verarbeitet und dann nach Oesterreich exportirt wurde, ist der Eingangszoll zurückerstattet.

Vorsitzender: Wie wurde das gemacht?

Herr **Jüngst:** Es wurde ein bestimmtes Quantum Gießereiroheisen auf der Gleiwitzerhütte von einem Steuerbeamten abgewogen und in einen verschließbaren Raum gebracht; sobald nun ein größeres Quantum Gußwaaren, Röhren ꝛc. zum Export gelangten, wurde das entsprechende Quantum Gießereiroheisen wieder dem verschlossenen Raume entnommen.

Vorsitzender: Da wurde also nicht weiter kontrolirt, ob Sie dasselbe Eisen zu Röhren verwandten?

Herr **Jüngst:** Nein. Eine solche Kontrole ist nicht gut möglich.

Herr **Huber:** Die Identität der Waare ist eigentlich nicht vollkommen sicher gestellt. Hätten Sie unter Umständen auch inländisches Eisen substituiren können?

Herr **Jüngst:** Ja!

Herr **Stumm:** Sie hätten doch immer einen Betrug begangen.

Vorsitzender: Doch eigentlich nicht. Das wird der Steuerbehörde gleichgültig sein, ob Sie wirklich dieses Eisen in die Röhren hineinsteckten.

Herr **Huber:** Wenn man den Grundsatz der Identität des Materials festhält, so wird dies nicht gleichgültig sein.

Vorsitzender: Bitte, setzen Sie genau auseinander, wie verfahren wurde. Wurde das Eisen in Beschlag genommen, und wenn Sie Röhren gießen wollten, der Steuerbeamte gerufen, um so viel Eisen herauszugeben, wie nöthig war. Oder hatten Sie Röhren gegossen und sagten: Ich habe so und so viel gearbeitet, jetzt gib mir so und soviel Eisen heraus?

Herr **Stumm:** Wenn Sie z. B. das Eisen hätten verwenden wollen, um Bessemer Schienen daraus zu machen, so würde das sofort herausgekommen sein?

Herr **Jüngst:** Der Nachweis, daß gerade das von dem Steuerbeamten in Beschlag genommene und wieder herausgegebene Roheisen zum Gusse der exportirten Röhren ꝛc. verwendet worden war, ist nicht gut möglich, weil nicht aus diesem Eisen allein die Gußwaaren dargestellt werden. Man nimmt in der Regel einen Theil englisches und einen Theil oberschlesisches Eisen und stellt so die zum Gusse geeignete Gattirung her.

Vorsitzender: Ist Ihnen bekannt, ob ähnliche Verhältnisse in Oesterreich stattfinden?

Herr **Jüngst:** Nein!

Vorsitzender: Oder in Belgien?

Herr **Jüngst:** Nein!

Herr **Stumm:** In der That haben Sie aus diesem eingeführten Material die Röhren gemacht, die Sie ausgeführt haben?

Herr **Jüngst:** Ja, ich habe sie aus dem eingeführten Eisen gemacht.

Herr **Huber:** Sie haben nur so viel zollpflichtiges Eisen bekommen aus dem Zolllager, als Sie zu den Fabrikaten verwendet haben; für den Zusatz von inländischem Material ist Ihnen nicht zollpflichtiges Material abgeschrieben worden?

Herr **Jüngst:** Ja!

Frage 10:

Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Begünstigt wird die Konkurrenz des Auslandes durch augenblicklich sehr niedrig stehende Seefrachten, erschwert durch den außerordentlich niedrigen Stand der Verkaufspreise der Fabrikate im Inlande.

Frage 11:

Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt?

Von Seiten der staatlichen Behörden neuerdings ja. Von Seiten der Kommunen und Privaten nur ausnahmsweise.

Frage 12:

In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Eine Begünstigung des Auslandes würde zu weiteren Preisreduktionen von Seiten der einheimischen Werke führen, bis letztere gezwungen, den Betrieb theilweise einzustellen.

Frage 13:

Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Ja, meiner Ansicht nach würden die Löhne um etwa 6 bis 8 pCt. ermäßigt werden können; dann sollen bereits die Eisenbahnfrachten neuerdings um 7½ pCt. ermäßigt sein. Endlich durch größere Sparsamkeit beim Betriebe.

Frage 14:

In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

In gar keinem Maße, es müßten denn die Frachttarife ermäßigt werden und die Preise der Schmelzmaterialien sinken.

Frage 15:

Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Ja. Die Produktionsfähigkeit der Hochöfen in Oberschlesien ist wesentlich gestiegen. In Gleiwitz z. B. betrug die Roheisen-Produktion 1873: 248167 Ctr., 1877/78: 330410 Ctr., das ist eine Steigerung von 100 zu 133. 1873 wurden 168 Ctr. Koks zur Darstellung von 100 Ctr. Roheisen gebraucht. 1877/78 nur 130 Ctr. Brennmaterial. Das ist eine Ermäßigung von 100 zu 77. Der Arbeitslohn pro Zentner Roheisen betrug 1873: 0,1377 ℳ, also ungefähr 14 ₰. Heute beträgt dasselbe nur 0,1000 ℳ, also 10 ₰. Die Ermäßigung ist 100 zu 73. Die Produktionskosten des Roheisens können noch weiter ermäßigt werden und zwar durch gesteigerte Erwärmung des Gebläsewindes. Die Anlage der erforderlichen Mitwell-Apparate nimmt erhebliche Geldmittel in Anspruch. Bis dahin ist in Oberschlesien die Nothwendigkeit, die beregten Apparate zu erbauen, nicht drängend hervorgetreten.

Was die Verbesserungen des Gießereibetriebs anbetrifft, so sind nach meiner Beobachtung wesentliche Fortschritte nicht gemacht.

Herr **Stumm**: Würde man Ihrer Auffassung nach nicht eher in Schlesien sich dazu entschließen, solche Betriebsverbesserungen einzuführen, wenn man Aussicht hätte, höhere Preise für das Roheisen zu erzielen?

Herr **Jüngst**: Ja. Es ist jedoch der Betrieb der betreffenden Apparate sehr schwierig, weil das oberschlesische Erz außerordentlich viel Zink enthält, welches letztere die Apparate sehr leicht füllt und deren Wirkung schwächt.

Frage 16:

> Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

Im konkurrirenden Auslande sind nach meiner Ansicht seit 1873 keine bedeutenden Betriebs-Verbesserungen beim Hochofenbetriebe eingeführt worden, und zwar hauptsächlich deshalb, weil schon vor 1873 dort sehr viel geschehen, auch an vielen Orten die oben erwähnten Apparate zur stärkeren Erhöhung des Gebläsewindes bereits in Thätigkeit waren.

Herr **Huber**: Gilt das auch für Oesterreich?

Herr **Jüngst**: Ich habe England im Sinne, wenn vom konkurrirenden Auslande die Rede ist.

Herr **Huber**: Sie rechnen Oesterreich nicht zum konkurrirenden Ausland?

Herr **Jüngst**: Nein, hinsichtlich des Roheisens und der Eisenwaaren gegenwärtig nicht.

Herr **v. Schloer**: Wenn ich richtig verstanden habe, so haben Sie vorhin darauf hingewiesen, daß in England weniger sparsam produzirt wird, als in Deutschland?

Herr **Jüngst**: Ja, ich habe diesen Eindruck bekommen. Der Betrieb ist nicht sparsam eingerichtet; derselbe ist im großartigen Stile eingerichtet, die Materialien sind billig und es wird daher weniger auf die ökonomische Ausnutzung derselben gesehen, wie es bei uns der Fall ist.

Herr **v. Schloer**: Finanziell produziren wir günstiger?

Herr **Jüngst**: Ja!

Herr **v. Schloer**: Aber in Bezug auf Apparate glauben Sie, sind uns die Engländer vor?

Herr **Jüngst**: Ja, mit Ausschluß von Schottland, dort ist man noch sehr zurück. In der neueren Zeit sind jedoch auch einige Hochofenanlagen mit vortheilhafteren Betriebsvorrichtungen versehen, aber im Großen und Ganzen steht Schottland in dieser Beziehung auf einem sehr niedrigen Standpunkt.

Herr **Stumm**: Einige andere Distrikte Deutschlands nehmen Sie wohl auch aus?

Herr **Jüngst**: Rheinland und Westfalen nehme ich nicht aus, da in dieser Beziehung dort viel geschieht. Wie weit in der letzten Zeit in den übrigen Provinzen Deutschlands Fortschritte gemacht sind, kann ich nicht genau sagen, doch glaube ich nicht, daß selbige seit 1873 wesentlicher Natur sind.

Vorsitzender: Sie haben vorzugsweise den schlesischen Bezirk bei Ihren Antworten im Auge?

Herr **Jüngst**: Ja!

Frage 17:

> Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Ja. Einerseits sind die Materialien zur Darstellung der Gußwaaren billiger geworden, andrerseits hat die verschärfte Konkurrenz zu Erschwerungen geführt.

Frage 18:

> Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Die eingetretenen Zollveränderungen haben insofern erheblich eingewirkt, als der durch sie hervorgerufene billige Preis des Gießereiroheisens zum Kaltlegen vieler Hochöfen für direkten Guß führte und die Erweiterung schon bestehender Gießereien, so wie die Anlage neuer Gießereien an den dem englischen Gießereiroheisen leicht zugänglichen Verkehrspunkten veranlaßte.

Herr **Stumm**: Bestehen diese Werke noch in dem Zustande, wie sie sich in Folge der oben erwähnten Verhältnisse etablirt haben?

Herr **Jüngst**: Zum größten Theile ja; doch glaube ich, daß sie in den letzten Jahren sehr gelitten.

Frage 19:

> Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Ein Aufschwung des deutschen gewerblichen Lebens würde nur eine Vermehrung der ausländischen Konkurrenz herbeiführen, indem das Ausland sich bemühen würde, diesen Aufschwung zu benutzen und seine Massenprodukte über Deutschland auszustreuen. Eine Steigerung der Verkaufspreise der Produkte würde zunächst nicht eintreten.

III.

Die deutsche Eisenindustrie auf auswärtigem Markte und der Einfluß ausländischer Zollsätze.

Frage 1:

> Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

Frage 2:

> Nach welchen Gegenden, in welchen Produkten und Quantitäten ist dies der Fall?

Frage 3:

> In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen?

Es wird fast von allen Eisenindustriellen meines Distriktes exportirt, und zwar nach Rußland, nach Oesterreich und nach Rumänien. Nach Oesterreich und Rußland gehen hauptsächlich Roheisen, Rohschienen, Gußwaaren, Stabeisen und Bleche und nach Rumänien in dem letzten Jahre vornehmlich Stabeisen und Feinbleche.

Herr **Stumm**: Oesterreich würde also doch wohl zum konkurrirenden Auslande gehören, denn wenn Sie auf dem österreichischen Markte konkurriren, so glaube ich, würde man sagen müssen: Oesterreich gehört zu dem mit Ihnen konkurrirenden Auslande.

Herr **v. Schloer**: Oesterreich importirt nicht?

Herr **Huber**: Die Frage steht unter der General-Ueberschrift „Deutsche Eisenindustrie auf dem auswärtigen Markte."

Herr **Stumm**: Ich möchte bei dieser Gelegenheit fragen, ob Oesterreich in der Fabrikation Fortschritte gemacht hat?

Herr **Jüngst**: Ja!

Herr **Stumm**: Deutschland gegenüber?

Herr **Jüngst**: Ich glaube, nicht in dem Maße, daß sie uns gefährlich werden könnten.

Herr **Stumm**: Ich meine, in dem Maße, daß unsere Einfuhr nach Oesterreich dadurch geschädigt würde. Ich nehme den Fall, daß Oesterreich erhebliche Fabrikationsverbesserungen einrichtet. Wenn nun solche noch zu machen sind, die in Schlesien bereits durchgeführt sind, so würde doch der schlesische Export nach Oesterreich in dem Falle mehr oder weniger gefährdet sein.

Herr **Jüngst**: Ich glaube nicht, daß Oesterreich bessere Betriebseinrichtungen hat als wir. Wenn die österreichischen Werke auch in Bezug auf die Güte der Erze besser gestellt sind, so sind sie doch, was Brennmaterial betrifft, viel schlechter gelegen; die Frachten der Rohmaterialien wiegen zu schwer. Ich glaube nicht, daß Oesterreich uns bald Konkurrenz bereiten wird, mit Ausnahme von Stahlfabrikaten, wie Schienen, Stahldraht rc.

Vorsitzender: Würden Sie nicht die Quantitäten der Ausfuhr seit 1869 angeben?

Herr **Jüngst**: Von der Gleiwitzer Hütte sind exportirt:

	nach Rußland			nach Oesterreich		
	Roheisen Ctr.	Gußwerk Ctr.	Maschinen Ctr.	Roheisen Ctr.	Gußwerk Ctr.	Maschinen Ctr.
1869	—	—	17	6 739	7527	110
1870	—	—	23	23 959	709	113
1871	100	22	30	34 289	8932	1130
1872	—	—	127	6 800	6449	34
1873	—	195	82	8 361	2223	81
1874	3427	97	50	12 821	195	312
1875	286	52	283	8 860	56	57
1876	—	1169	1202	5 134	240	57
1877/78	—	524	362	1 440	5	10
1878 I. Sem.	—	1832	26	2 040	1317	—

Ferner von der Donnersmarckhütte:

1873	—	—	—	25 205	—	—
1874	15 895	—	—	2 831	—	—
1875	—	—	—	2 150	—	—
1876	8 110	—	—	2 530	—	—
1877	13 060	—	—	19 850	—	—
1878	?	—	—	—	—	—

Ferner von der Tarnowitzer Hütte:

1869	—	—	—	37 200	—	—
1870	—	—	—	120 900	—	—
1871	—	—	—	77 397	—	—
1872	—	—	—	141 440	—	—
1873	—	—	—	72 000	—	—
1874	—	—	—	11 145	—	—
1875	—	—	—	9 385	—	—
1876	—	—	—	4 762	—	—
1877	—	—	—	4 901	—	—
1878	—	—	—	2 690	—	—

Nach den Angaben des Roheisenhändlers Siegheim in Beuthen sind exportirt:

	nach Rußland		nach Oesterreich	
	Roheisen Ctr.	Rohschienen Ctr.	Roheisen Ctr.	Rohschienen Ctr.
1869	—	—	90 000	140 000
1870	—	—	210 000	115 000
1871	—	—	250 000	140 000
1872	—	—	200 000	85 000
1873	—	—	120 000	60 000
1874	19 000	—	30 000	1 000
1875	300	—	20 000	12 000
1876	21 000	6 000	35 000	20 000
1877	37 000	18 000	40 000	16 000
1878	34 000	—	47 000	4 000

Diese Aufstellungen ergeben, daß der Export nach Oesterreich bedeutend nachgelassen hat, daß die dortigen Werke bemüht sind, den Bedarf des Landes selbst zu produziren, daß dagegen der Export nach Rußland in neuerer Zeit zugenommen hat. Ich fürchte jedoch, daß Rußland Deutschland gegenüber in dasselbe Verhältniß eintreten wird, in welchem Oesterreich sich augenblicklich befindet. Die russische Industrie ist außerordentlich thätig, und da sie so sehr geschützt ist, wird sie bald große Quantitäten produziren und den Konsum des eigenen Landes mehr als bisher decken.

Vorsitzender: Würden Sie das Abnehmen des Transportes nach Oesterreich nicht auch der geringeren Konsumtionsfähigkeit von Oesterreich zuschreiben?

Herr **Jüngst**: Ich glaube mehr, daß die Abnahme der Ausfuhr nach Oesterreich in den Fortschritten der dortigen Fabrikation zu suchen ist.

Vorsitzender: Haben die Valutaverhältnisse einen Einfluß?

Herr **Jüngst**: O ja, die Valutaverhältnisse haben einen großen Einfluß, da sie dem Auslande bedeutende Vortheile in pekuniärer Beziehung bringen.

Vorsitzender: Der Absatz hat durch die Rohzölle in Oesterreich abgenommen?

Herr **Jüngst**: Der Absatz nach Oesterreich hat theils in Folge der Erhöhung des Zolles auf Rohschienen, theils auch durch die Entwickelung des Betriebes in Oesterreich abgenommen.

Vorsitzender: Und Sie führen das zurück auf die Entwickelung des Betriebes in Oesterreich?

Jüngst: Ja!

Vorsitzender: Haben andere Gründe nicht auch einen Einfluß auf den Export von Oberschlesien nach Oesterreich?

Herr **Jüngst**: Der im Allgemeinen etwas verringerte Konsum trägt mit dazu bei; ich schreibe aber hauptsächlich die Erscheinung dem Umstande zu, daß die Betriebseinrichtungen der Werke sich entwickelt haben.

Herr **Huber**: Sind unter den Ziffern Ihres Exportes nach Oesterreich auch die Ziffern Ihres Exportes nach Rumänien einbegriffen? Sie haben gesagt, Sie exportiren nach Rumänien; gehen diese Waaren durch Oesterreich?

Herr **Jüngst**: Die genannten Fabrikate sind nicht nach Rumänien exportirt. Es liegt der Handel vornehmlich in Gußwaaren und Stabeisen, der mißlichen Geldverhältnisse wegen, in den Händen von Kaufleuten. Diese sind in ihren Angaben so ungenau, daß es mir nicht möglich ist, ein bestimmtes Bild des Exportes, speziell nach Rumänien, aufzustellen; ich weiß nur, daß bedeutende Quantitäten der genannten Fabrikate nach dort exportirt worden sind und gegenwärtig noch exportirt werden.

Frage 4:

Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der dortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

Der deutsche Export wird erschwert durch die Begünstigungen, welche das Ausland genießt; die Engländer geben ihren eigenen Fabrikaten den Vorzug und verlangen in vielen Fällen, daß, wenn aus dem Auslande Fabrikate nach England verkauft werden, zur Darstellung derselben einheimisches Material genommen wird.

In Rußland wird die Industrie durch sehr hohe Zölle und durch hohe Prämien geschützt. Besonders mit Hülfe der Letzteren entstehen große Werke, die bei weiterer Entwicklung selbst der deutschen Fabrikation gefährlich werden können, wie z. B. zu Dembrowa in Polen.

In Oesterreich wirkt der Zoll und dann auch der Stand der Valuta schützend. Es sollen außerdem in den beiden letztgenannten Ländern Begünstigungen bei der Verfrachtung von Material und Fabrikaten des eigenen Landes stattfinden. In Oesterreich war dieses schon der Fall bei der Verfrachtung deutscher Kohlen nach Rumänien während des russisch-türkischen Krieges.

Frage 5:

Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Sie hat den Export gewissermaßen befördert, denn die deutschen Werke waren gezwungen, ihre Fabrikate zu niedrigen Preisen ins Ausland zu verkaufen, zum Theil mit Verlust. Durch die Wiedereinführung der Zölle würde dieser Export nicht beeinträchtigt werden, da die deutschen Werke vollständig in der Lage sind, den sich etwa herausstellenden Mehrbedarf Deutschlands zu decken. Bei den aus englischem Gießerei- und Bessemer Roheisen, sowie aus schwedischem Schmiedeisen dargestellten Fabrikaten würde eine geringe Vertheuerung und dadurch mögliche Verringerung des Exports hervorgerufen werden.

Frage 6:

Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden?

Dadurch, daß man Zollvergütungen einführt für diejenigen Rohmaterialien und Halbfabrikate, die importirt, im Inlande veredelt und dann wieder exportirt werden.

Herr **Huber**: So, wie sie früher bestanden haben unter der Herrschaft der Zölle?

Herr **Jüngst**: Ja, nur nicht in derselben beengenden Weise.

Herr **Huber**: Sie wünschen weniger Kontrole?

Herr **Jüngst**: Ja, Grundbedingung muß sein, daß ein gleiches Quantum wie importirt, auch ausgeführt wird. Ich wünsche ein ähnliches Verhältniß, wie es in Frankreich besteht, die Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) halte ich für sehr wohlthuende im Interesse Frankreichs.

Herr **Huber**: Sie würden also an Stelle der Identität das Prinzip des Aequivalents setzen?

Herr **Jüngst**: Ja!

Vorsitzender: Würden Sie auch mit der Verkäuflichkeit dieser Titres einverstanden sein?

Herr **Jüngst**: Gewiß, warum nicht? Das ist eine Handelsbegünstigung, die wiederum den industriellen Werken zugute kommt.

Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Ja, da Deutschland billiger produzirt als Frankreich, Oesterreich und Rußland. Es würde also im Verein mit England und Belgien die Industrie der genannten Länder erdrücken. England, jetzt dasjenige Land, welches hauptsächlich Deutschland gegenüber konkurrirend auftritt, wird hinreichendes Feld für seine Produkte finden, ohne die deutschen Werke so zu beschränken, wie es jetzt der Fall ist.

Frage 8:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Nein, nur zum Theil durch Gleichstellung der Frachttarife für inländische und ausländische Transporte in fremden Ländern, dann durch Beseitigung der Erschwerungen, welche bei der Ueberführung von Fabrikaten über die Grenze sich fühlbar machen. Es wird über letztgenannten Punkt sehr viel Klage geführt.

Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

Nach meiner Auffassung üben diese Ausführungsvergütungen auf den Export von Roheisen und Stabeisen einen vortheilhaften Einfluß aus, einen nachtheiligen dagegen auf den Export von Gußwaaren, vornehmlich von Röhren; letzteres speziell nach der Schweiz, Italien und Spanien.

Herr **Huber**: Sie sagen, die Ausfuhrprämien üben einen vortheilhaften Einfluß auf die Ausfuhr von Roheisen? Sie meinen, auf die Ausfuhr deutschen Roheisens nach Frankreich?

Herr **Jüngst**: Wenn Frankreich deutsches Roheisen und Stabeisen kauft, um es zu veredeln und wieder zu exportiren, so wird deutsches Fabrikat exportirt. Die Ausfuhrvergütungen befördern den Ankauf deutscher Halbfabrikate, und insofern sind sie vortheilhaft.

Frage 10:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

Der Zollschutz der Nachbarstaaten wirkt insofern nachtheilig auf die Selbstkosten der Fabrikate ein, als selbiger dem Exporte gewisse Grenzen setzt, die Massenproduktion einschränkt und so die Generalkosten erhöht.

Die Auswanderung deutscher Arbeiter nach den Grenzländern ist gegenwärtig nicht drückend; sie kann jedoch in nicht ferner Zeit für die Werke Oberschlesiens beschwerlich werden, da die Industrie Rußlands sich sehr entwickelt.

Dem Vernehmen nach sollen schon jetzt viele deutsche Arbeiter nach Holland und Frankreich herübergezogen werden.

Herr **Stumm**: Sie meinen damit wohl die Luxemburger Grenze?

Herr **Jüngst**: Ja, überhaupt an der Westgrenze Deutschlands.

IV.

Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Frage 1:

Erfordert die Forterxistenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Ja, die Forterxistenz der deutschen Eisenindustrie erfordert zu ihrer Hebung und Belebung die Wiedereinführung der Eisenzölle und zwar für Gießereiroheisen und Gußwaaren. Ich schließe Puddlingsroheisen aus, weil Deutschland, wie früher dargethan, in der Lage ist, hinreichend billiges Material für den Walzwerksbetrieb herzustellen und ich auf die Darstellung von Stabeisen und dessen weitere Veredlung nicht erschwerend einwirken will.

Außerdem würden die Puddlingswerke an der Nordsee, welche auf die Verarbeitung englischen Roheisens durch ihre Lage angewiesen sind, durch die Erhöhung von Zoll hart getroffen werden.

Herr **Stumm**: In welcher Weise wollen Sie dem Zollbeamten Vorschriften geben, wie er Puddelroheisen von Gießerei-

roheisen unterscheiden soll? Sind Sie selbst in der Lage, diesen Unterschied ohne Weiteres nach dem Auge zu machen?

Herr **Jüngst**: Das ist eine schwer zu entscheidende Frage. Es muß bewiesen werden, daß das importirte Roheisen zu Gießereizwecken verwendet wird.

Herr **Stumm**: Sie können aber unmöglich die Kontrole soweit treiben, daß Sie jeden Waggon so lange verfolgen lassen, bis das Eisen darin zu Gußwaaren verarbeitet ist. Das wäre ja eine kolossale Arbeit, dazu müßten Tausende von Steuerbeamten angestellt werden.

Herr **Jüngst**: Man könnte umgekehrt nachweisen, daß das eingeführte Roheisen zur Darstellung von Stabeisen verwendet wird.

Herr **Stumm**: Das würde dasselbe sein.

Herr **Jüngst**: Es hätte engere Grenzen.

Herr **Stumm**: Sind Sie der Ansicht, daß August-Fehn englisches Frischereieisen verarbeitet?

Herr **Jüngst**: Ja. Als ich in früheren Jahren dort war, verarbeitete das Werk englisches Roheisen.

Herr **Stumm**: Meines Wissens wird dort Ilseder Roheisen verarbeitet.

Herr **Jüngst**: Das mag jetzt der Fall sein, obwohl ich nicht glaube, daß Ilseder Roheisen Allem genügt. Für Oberschlesien halte ich es nicht für erforderlich, daß die Einführung von Puddlingsroheisen mit Zoll belegt wird.

Herr **Huber**: Sie geben aber zu, daß es für die Zollbeamten sehr schwierig wäre, zu unterscheiden, was für Eisen sie vor sich haben?

Herr **Jüngst**: Ja!

Herr **Stumm**: Was würden Sie aber mit dem Bessemer Roheisen machen? Würden Sie das unter die Kategorie von Gießereiroheisen rechnen, denn es wird in Cupol- oder Flammenöfen umgeschmolzen, oder würden Sie es als Puddelroheisen bezeichnen? Sie wissen, daß ein großer Theil der englischen Einfuhr gerade in Bessemer Roheisen besteht.

Herr **Jüngst**: Für Oberschlesien würde da gerade dasselbe Verhältniß sein, für Westdeutschland mag es umgekehrt sein, mir sind die dortigen Verhältnisse weniger bekannt. Wir können Bessemer Roheisen bei uns billiger herstellen, als wir es kaufen, also brauchen wir keinen Zollschutz.

Frage 2:

> Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Ja!

Frage 3:

> Wie hoch müssen andernfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Gießereiroheisen 50 ₰ pro Zentner, grobe Gußwaaren 1 ℳ. und verfeinerte Gegenstände, Kunstguß, hämmerbare Gußwaaren u. s. w. 12 ℳ.

Herr **Stumm**: Hält der Herr Sachverständige auch für Stabeisen keinen Zoll für nothwendig?

Herr **Jüngst**: Für Stabeisen würde ich auch einen Zoll von 1 ℳ. pro Zentner empfehlen.

Frage 4:

> Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:
> a) für die Eisenindustrie selbst,
> b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

Die Nachtheile und Vortheile sind:

a. Für die Eisenindustrie.

Die auf den Verbrauch von englischem Gießereiroheisen angewiesenen Werke Norddeutschlands erscheinen um die Höhe des Zolles den mit einheimischem Roheisen arbeitenden Werken gegenüber benachtheiligt.

Dieses ist jedoch nicht ganz der Fall, weil sie sofort ihre Waarenpreise auf ihrem Absatzfelde so weit erhöhen, als es die mit inländischem Roheisen arbeitenden Werke gestatten. Der Nachtheil wird daher von den erstgenannten Werken und den Konsumenten gemeinsam getragen.

Diesem Nachtheile gegenüber sind die Vortheile bedeutend.

Obwohl eine sofortige Steigerung der Verkaufspreise der meisten Handelsartikel nicht zu erwarten, da gegenwärtig die einheimische Konkurrenz maßgebend ist, so bleibt doch den Industriellen die Hoffnung, daß bei Hebung des allgemeinen gewerblichen Lebens eine, wenn auch nur mäßige Steigerung der Preise eintreten wird, also Aussicht vorhanden ist, für die gegenwärtigen Verluste Ersatz zu erhalten. Letzteres würde ohne Wiedereinführung der Zölle nicht möglich sein. Das Vertrauen wird daher gehoben und macht die erforderlichen Mittel zur nothwendigen Vervollkommnung der Betriebsvorrichtungen, zu Unternehmungen behufs Ausdehnung des Handels 2c. flüssig.

Die Produktion von Gießereiroheisen wird in erhöhtem Maße ermöglicht und damit werden einerseits die in großen Mengen vorhandenen Schätze, Eisenerz, Kohle und Holz verwerthet, andererseits einer großen Anzahl von Arbeitern, Fuhrunternehmern, Handwerkern, Kaufleuten Beschäftigung und Verdienst gewährt. Es werden dadurch Bezirke wieder lebens- und steuerfähig, in denen jetzt Noth und Mangel herrscht, und dem Auslande ist nicht mehr Gelegenheit gegeben, seine Ueberproduktion zu niedrigen Preisen auf den inländischen Markt zu werfen, wie das jetzt geschieht, und Frankreich gegenüber würde der Nachtheil parallelisirt werden, den Deutschland durch die Exportvergütigungen (acquits à caution) erleidet.

b. Handel und Transportinteressenten.

Der Handel und die Transportinteressenten würden natürlich auf der einen Seite etwas leiden.

Herr **Stumm**: Weshalb denn die Transportinteressenten?

Herr **Jüngst**: Indem die Quantitäten von importirtem Roheisen nicht mehr in dem Maße zur Verfrachtung gelangen wie bisher. Andererseits werden sie doppelt gewinnen, indem im Inlande durch die Wiederanblasung von Hochöfen vielfach mehr Transporte entstehen werden. Die Gleiwitzer Hütte gebraucht z. B. zur Darstellung von 1 Ctr. Roheisen 3 Ctr. Material, andere Werke brauchen noch mehr.

Herr **Stumm**: Sie sagten eben, daß Sie zu 1 Ctr. Roheisen 3 Ctr. Material brauchen. Ich verstehe die Rechnung nicht. Sie brauchen doch 130 pCt. Brennmaterial, ferner jedenfalls mindestens 250 pCt. Erze, denn Sie haben doch keine Ausbringung von 60 pCt.

Herr **Jüngst**: Allerdings enthält die Gattirung nur 42—44 pCt. Fe. und die Möllerung etwa 33—34 pCt.

Die Gleiwitzer Hütte brauchte etwas über 4 Ctr. Ich habe absichtlich nur ein geringes Quantum angegeben; es gibt sogar Oefen, die 6 Ctr. Rohmaterial verwenden.

Herr **Stumm**: Sie haben aber doch noch Backsteine, Kalk und sonstige Materialien zu rechnen?

Herr **Jüngst**: Ich brauche direkt für die Verschmelzung ca. $4^{1}/_{2}$ Ctr. und zwar etwa 3 Ctr. Schmelzmaterial und $1,_{30}$ Ctr. Brennmaterial.

Herr **Stumm**: Aber mit Zink und einer ganzen Menge Nebensachen kommen Sie doch auf 5 Ctr.?

Herr **Jüngst**: Ja. Viele Hütten, die weniger reiche Erze verschmelzen, brauchen 5—6 Ctr.; ich hatte nur das Schmelzmaterial im Sinne.

Im Allgemeinen wollte ich ausführen, daß durch die Belebung des Hochofenbetriebes die Transportinteressenten nur gewinnen können.

c. Die Konsumenten. Die Konsumenten werden auf der einen Seite durch Erhöhung der Eisenpreise etwas verlie-

ren, aber nur ganz geringe Beträge, die im großen Treiben des Lebens nicht fühlbar werden. Auf der andern Seite aber werden sie wieder mehr gewinnen, indem sie Gelegenheit haben, ihre Fabrikate und Erzeugnisse zu theureren Preisen abzusetzen, als augenblicklich der Fall ist; besonders wird dieses in Bezug auf den Landwirth Geltung finden.

Frage 5:

> Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Ermäßigung der Zölle des Auslandes, Ermäßigung von Frachtsätzen für Rohmaterialien im Verkehr des innern Bezirks, eine Ermäßigung des Tarifs für Stückgutsendungen, Erleichterung des Verkehrs an den Grenzen, Erweiterung und Verbesserung der Wasserstraßen, und endlich erhöhte Pflege und Fürsorge für das Wohl der Arbeiter.

Frage 6:

> Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Wenn alles dies geschieht, ja.

V.

Statistik.

> Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen und event. welche?
>
> Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Ich habe keine besonderen Einwendungen zu machen. Nur scheint es mir, als ob das Quantum des Gießereiroheisens, welches als eingeführt bezeichnet ist, etwas zu hoch gegriffen sei. Ich glaube in den angegebenen 10 000 000 Ctrn. sind Durchfuhrquantitäten enthalten.

Herr **Huber**: Bei zollfreien Artikeln kann man die Durchfuhr von Einfuhr und Ausfuhr nicht unterscheiden.

Vorsitzender: Sie wollten dann noch einige Mittheilungen über die Maschinenfabrik machen.

Herr **Jüngst**: Die Maschinenfabrik der Gleiwitzer Hütte kaufte im Jahre 1877/78 die zur Darstellung ihrer Fabrikate erforderlichen Materialien und Halbfabrikate zu folgenden Preisen:

1 Ctr.	Dampfkohle	0,17	M.
1 "	Schmiedekohle	0,26	"
1 "	Gußwaaren	8,49	"
1 "	Stabeisen	6,60	"
1 "	Blech	10,91	"
1 "	Schmiedestück aus Eisen	17,74	"
1 "	" " Stahl	24,09	"
1 "	Metall	59,00	"

so betrugen pro Zentner Fabrikat die Selbstkosten

Material	15,49	M.
Transportkosten	0,20	"
Bahnkosten	10,10	"
Generalkosten	2,18	"
in Summa	28,27	M.

In dieser Zahl ist die Amortisation, nicht aber die Verzinsung des Anlagekapitals enthalten.

Im Jahre 1869 betrugen die Selbstkosten 21,27 M., im Jahre 1873 dieselben 28,11 M.

Das Anlagekapital inkl. 200 000 M. Betriebskapital beträgt 730 488 M.; es betrug 1869 nur 416 107 M., hat also sich entwickelt im Verhältniß wie 100 : 127,27.

Es sind gegenwärtig 194 Arbeiter beschäftigt und seit dem Jahre 1873 entlassen 21 Arbeiter.

Die Arbeitslöhne der Maschinenarbeiter in Oberschlesien sind sehr gering bemessen; so erhält z. B. ein Schlosser für eine 12 stündige Arbeitsschicht nur 1,57 M.; im Jahre 1869 betrug der Lohn 1,37 M.

Ein so geringer Verdienst, daß man auch nur eine geringe Leistungsfähigkeit erwarten kann.

Die Maschinenarbeiter sind in Oberschlesien größtentheils auch nicht so tüchtig und leistungsfähig, wie die Maschinenarbeiter der übrigen deutschen Distrikte.

Die Kesselschmiede verdienen etwas höhere Löhne als die Schlosser. Im Jahre 1869 1,58 M. in dem Jahre 1877—1878 2,10 M. Der Durchschnittslohn bei der Maschinenfabrikation im Jahre 1869 betrug 1,49 M., im Jahre 1877—1878 1,79 M.

Die Löhne können nicht mehr herabgesetzt werden; sie erheischen vielmehr eine Erhöhung.

Strikes und sozialdemokratische Agitationen haben keinen Einfluß auf die Arbeiter ausgeübt, letztere sich vielmehr sehr gut geführt.

Der Verkaufspreis pro Zentner Fabrikat betrug im Jahre 1877—1878 25 M., im Jahre 1869 nur 21,84 M.

Es ist demnach im Jahre 1877—1878 den Werken bei einer Produktion von 374 945 M. im Werth ein Schaden von ca. 39 000 M. erwachsen.

Herr **Stumm**: Die zahlen auch die Steuerzahler!

Herr **Jüngst**: Dagegen betrug der Gewinn in dem Jahre 1869 10 000 M., dann 1870 16 000, 1871 20 000, 1872 80 000, 1873 131 000, 1874 101 000, 1875 106 000 und im Jahre 1876 17 000 M. Keine Branche ist so schlimm situirt und in so mißlichen Verhältnissen wie gegenwärtig die Maschinenfabrikation.

Der angeführte Verlust der Werke im Jahre 1877 bis 1878 ist hervorgerufen durch niedrige Verkaufspreise bei geringem Umsatze, durch beträchtliche Nachlieferungen, deren Kosten nicht in Anrechnung kamen, durch exaktere Ausführung der Arbeiten und in Folge dessen durch höhere Löhne.

Gegenwärtig ist die Maschinenfabrik voll beschäftigt und arbeitet zu den Selbstkosten, d. h. ohne direkten Schaden.

Herr **Huber**: Es würde nach Ihrer Ansicht also auch die Fortexistenz der Maschinenindustrie die Wiedereinführung der Eisenzölle verlangen?

Herr **Jüngst**: Ich behandle hier nur berg- und hüttenmännische Maschinen; die Verhältnisse anderer Maschinen-Fabriken, z. B. wie Lokomotiven u. drgl., sind mir weniger bekannt. Die Verkaufspreise der Artikel meiner Maschinenfabrik werden nur durch die inländische Konkurrenz normirt; ausländische Konkurrenz kennen wir gar nicht; selbst im Jahre 1869 und 1873 ist die ausländische Konkurrenz gar nicht aufgetreten. Im Jahre 1873 hat ein einziges Mal eine belgische Maschinenfabrik beim Ausschreiben auf eine Fördermaschine ein Gebot abgegeben. England hat allerdings im Jahre 1873 eine größere Anzahl Wasserhaltungs-Maschinen geliefert, aber nur Spezialitäten. Der Grund liegt darin, daß damals England in der Konstruktion dieser Maschinen weiter vorgeschritten war als Deutschland, dann in der Ueberbürdung auch der inländischen Maschinenfabriken mit Aufträgen.

Nach meiner Ansicht hat die Einführung eines Zolls für die Maschinenfabrikation direkt keinen Werth.

Herr **Stumm**: Sie würden das Interesse der Maschinenfabriken dadurch gedeckt sehen, daß durch Einführung der Eisenzölle die Eisen- und die Kohlenindustrie wieder gehoben wird?

Herr **Jüngst**: Ja, es wird sich dadurch die Maschinenindustrie, die ganz abhängig ist von anderen Betrieben, wieder heben.

Aber um konsequent zu sein, weil ich einen Zoll auf Gießerei-Roheisen gelegt wissen will, halte ich die Erhebung eines Zolles bei Einführung neuer Maschinen für räthlich,

namentlich mit Rücksicht darauf, daß in Oesterreich sich die Maschinenfabrikation sehr entwickelt. Von Prager Maschinenfabriken werden über die böhmische Grenze nach Niederschlesien Maschinen für Brennereien und Zuckerfabriken in nicht unbedeutenden Quantitäten geliefert. Dann soll die Schweiz bis nach Hamburg herüber Maschinen liefern. Um uns gegen solche Konkurrenz zu sichern, meine ich nun, daß ein Zoll erhoben werden muß, und zwar halte ich einen Zoll von 3 *M.* pro Zentner für angemessen. Es erfordert aber die Fortexistenz der Maschinenfabriken direkt die Wiedereinführung der Zölle nicht, sondern nur, um den übrigen Betriebszweigen die Möglichkeit zur Hebung zu geben und damit auch den Maschinenfabriken.

Herr **Huber**: Wenn ich Sie recht aufgefaßt habe, so sind Sie der Ansicht, daß an der gegenwärtigen mißlichen Lage dieser Industrie die Aufhebung der Eisenzölle nicht die Schuld trägt, weil eine Konkurrenz des Auslandes auf dem einheimischen Markte nicht bestehe?

Herr **Jüngst**: Nein, augenblicklich ist nur eine Konkurrenz durch die inländischen Werke vorhanden, und zwar ist dieselbe so bedeutend, daß die Preise unter die Selbstkosten gedrückt werden, aber insofern hat ja die Aufhebung der Zölle gewisse Nachtheile hervorgerufen, daß in den übrigen Theilen der Industrie die Konsumenten nicht im Stande sind, viel zu kaufen, da sie nur wenig verbrauchen. Wenn die Gruben und die übrigen Eisenwerke nicht voll arbeiten, dann haben die Maschinenfabriken wenig Aufträge.

Vorsitzender: Sie haben in Ihrem einleitenden Vortrage bereits erwähnt, welche Maschinen Sie machen, wohin Sie dieselben abführen?

Herr **Jüngst**: Die Gleiwitzer Hütte beschäftigt sich vornehmlich mit der Darstellung von Maschinen für das Berg- und Hüttenwesen und zwar speziell für die Grubenwerke des oberschlesischen Distriktes. Die Produktion bleibt zu bei weitem größten Theil im Inlande. Exportirt wird, wie bereits früher erwähnt, nur ein sehr geringes Quantum der Fabrikation, und zwar nach Rußland.

Zum etwa gefälligen genauen Studium der Verhältnisse der Maschinenfabrik der Gleiwitzer Hütte erlaube ich mir eine Zusammenstellung der Resultate zu überreichen, welche in den Jahren 1869—1877/78 erzielt worden sind.

(Die hierher gehörende Tabelle folgt umstehend.)

Vorsitzender: Haben Sie noch weitere Mittheilungen?

Herr **Jüngst**: Nein!

Vorsitzender: Hat einer von den Herren noch eine Bemerkung zu machen?

(Wird verneint.)

Dann können wir unsere Vernehmung mit Dank an den Herrn Sachverständigen schließen.

(Schluß 9 Uhr 40 Minuten.)

Maschinenfabrikate zu Gleiwitz 1869—1878.

Zeit.	Betriebs- (200 000) und Anlage-Kapital. M.	Material. 1 Zentner Dampfkohle. M. Pf	Material. 1 Zentner Schmiedekohle. M. Pf	Material. 1 Zentner Gußwaare. M. Pf	Material. 1 Zentner Stabeisen. M. Pf	Material. Blech. M. Pf	Material. Schmiedestücke Eisen. M. Pf	Material. Schmiedestücke Stahl. M. Pf	Material. Metall. M. Pf	Zahl der Arbeiter.	Löhne. Schlosser pro 12stündige Schicht. M. Pf	Löhne. Modelltischler pro 12stündige Schicht. M. Pf	Löhne. Kesselschmiede pro 12stündige Schicht. M. Pf	Löhne. Durchschnittlich pro 12stündige Schicht. M. Pf	Produktion. M.	Selbstkosten pro Zentner. M. Pf	Verkaufspreis pro Zentner. M. Pf	Amortisation. M.	Generalkosten. M.	Erfolg. Gewinn. M.	Erfolg. Verlust. M.	Verzinsung des Anlagekapitals. pCt.
1869	616 107	— 23	— 23	10 77	9 84	13 24	35 24	42 46	72 36	166	1 37	1 53	1 58	1 49	273 809	21 27	21 84	9 675	11 617	10 707	—	1,74
1870	635 899	— 25	— 25	9 94	9 32	12 92	29 63	41 73	69 46	153	1 45	1 79	1 55	1 60	427 922	22 14	22 98	9 891	11 600	15 966	—	2,51
1871	632 632	— 28	— 28	10 79	9 71	13 67	26 02	39 88	69 69	176	1 47	1 76	1 59	1 61	522 681	20 47	21 99	12 477	17 511	20 067	—	3,17
1872	609 496	— 35	— 35	11 93	15 50	18 71	17 08	69 18	72 00	211	1 75	2 06	1 67	1 83	787 170	25 33	29 04	12 564	19 311	80 937	—	13,28
1873	656 729	— 33	— 33	12 37	16 00	26 19	15 10	69 10	87 50	215	2 13	1 94	2 54	2 20	1081131	28 11	31 74	10 710	22 626	131 454	—	20,02
1874	704 404	— 29	— 29	12 05	10 50	18 39	20 47	68 25	88 10	215	2 34	2 01	2 07	2 14	888 042	30 14	34 89	11 409	30 806	101 056	—	14,51
1875	718 508	— 12	— 30	10 09	8 69	12 16	38 55	30 80	83 50	222	2 30	2 06	2 04	2 20	822 123	26 39	29 70	12 579	25 053	106 178	—	14,78
1876	731 488	— 14	— 29	8 09	7 00	11 58	19 09	65 00	76 70	200	2 06	2 06	2 43	2 99	498 590	24 63	25 65	13 579	22 189	17 351	—	2,37
1877/8	730 488	— 17	— 26	8 49	6 50	10 91	17 74	24 09	59 00	200	1 86	1 79	2 23	2 92	374 945	28 27	25 00	13 246	15 433	—	39 470	—
1878/9	—	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	194	1 57	1 75	2 04	2 79	—	— —	— —	—	—	—	—	—
	Anlage-Kapital.																					
1869	416 107																					
187/89	530 488																					
	100 : 127,24																					

Herminenhütte bei Laband:

	pro Zentner Stabeisen.
Im Jahre 1869	8 M. 60 Pf
" " 1870	8 " 95 "
" " 1871	9 " 60 "
" " 1872	14 " 15 "
" " 1873	13 " 35 "
" " 1874	9 " 90 "
" " 1875	8 " 30 "
" " 1876	6 " 50 "
" " 1877	5 " 90 "
" " 1878	5 " 25 "

1877/78:

Material	15,49 M.
Transport	0,20 "
Löhne	10,40 "
Generalkosten ꝛc.	2,18 "
Summa der Selbstkosten	28,27 M.

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Dreißigste Vernehmung

am

23. November 1878

(Vormittag 10 Uhr).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender,
„ Geh. Oberregierungsrath Huber,
„ Königl. bayr. Staatsrath von Schloer,
„ Geh. Kommerzienrath Stumm,
„ H. H. Meier,
„ Geh. Bergrath Dr. Wedding.
Sachverständiger: Herr Geh. Kommerzien-Rath Schwartzkopff aus Berlin.

(Fragebogen A.)

Vorsitzender: Wir kommen heute zur Vernehmung des Herrn Geh. Kommerzienraths Schwartzkopff, welcher hier in Berlin einem Werke vorsteht, welches seit 1870 im Besitz einer Aktiengesellschaft ist. Sie haben wohl die Güte, zunächst uns zu orientiren, worauf sich der Betrieb des Werkes erstreckt.

Herr **Schwartzkopff**: Seit Gründung der Aktiengesellschaft, auch schon kurze Zeit zuvor, ist das Werk hauptsächlich auf Herstellung von Lokomotiven, gleichzeitig aber auch auf den Bau von Dampfmaschinen, Dampfhämmern, Eisenbahneinrichtungen, Weichen, Drehscheiben, Baukonstruktion, Brücken 2c. gerichtet gewesen. Die letzteren Artikel sind allerdings in den letzten Jahren für uns zur Unmöglichkeit geworden wegen der Transportdifferenzen, die wir besonders Westfalen gegenüber zu tragen haben, wenn uns nicht ganz besondere Güte oder Qualität vielleicht doch ab und zu einen Brocken abwarf.

Die Hauptsache war also der Lokomotivbau, und zwar, wie die Herren aus der Tabelle ersehen werden, die ich Ihnen vorlege, in diesem Zeitraum ungefähr zur Hälfte für das Inland, zur Hälfte für Rußland.

(Die hierher gehörende Tabelle siehe umstehend.)

Vorsitzender: Gießereiwaaren machen Sie zum Verkauf nicht?

Herr **Schwartzkopff**: Ja wohl, früher in sehr bedeutendem Umfange; aber auch das hat sich sehr reduzirt, seitdem in Berlin die Konkurrenz der kleineren hiesigen und auswärtigen Eisengießereien uns Kundschaft entzieht und es unmöglich macht, in anständiger Weise Aufträge auf Bauten 2c. auszuführen.

Vorsitzender: Woher beziehen Sie ihre Rohmaterialien?

Herr **Schwartzkopff**: In letzter Zeit fast ausschließlich in Deutschland. Ich habe seit länger als 3—4 Jahren Versuche mit dem inländischen Gießereiroheisen gemacht und bin durch dasselbe so befriedigt, daß ich, wie selbst schon in früheren Jahren, gern einen kleinen Ueberpreis dem deutschen Gießereiroheisen zubillige, weil es sich durch große Festigkeit auszeichnet und deshalb namentlich für Cylinderguß, überhaupt für Maschinentheile vorzüglich Anwendung findet. Dies gilt besonders für westfälisches und Harzeisen aus Blankenburg, für Holzkohleneisen aus Oberschlesien, und da in erster Linie aus Ponnoschau.

Vorsitzender: Wir würden in den Fragebogen eintreten, zunächst:

I.

Wirthschaftliche Lage der deutschen Eisenindustrian und für sich und mit Rücksicht auf die Produktionsverhältnisse des Auslandes.

a. Selbstkosten.

Frage 1:

Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Herr **Schwartzkopff**: Um die Sache nach Möglichkeit zu erleichtern, habe ich mir erlaubt, eine Tabelle zusammen-

Geschäftsresultate der Berliner Maschinenbau-Aktiengesellschaft vom 1. Juli 1870 bis 30. Juni 1878.

1. Jahrgang.	2. Aktien-Kapital.	3. Umsatz. Total.	Lokomotiven inkl. Reservestücke im Inland. Stck.	im Inland. M	im Ausland. Stck.	im Ausland. M	Allgemeiner Maschinenbau und Gießerei-Produkte. M	4. Gezahlte Dividende in M	Prozent vom Aktien-Kapital.	Prozent vom Umsatz.	5. Dotationen des Reservefonds. M	6. Generalkosten exkl. Abschreibungen. M	7. Abschreibungen der Gebäude und des todten und lebenden Inventars von M	sind abgeschrieben. M	Prozente.	8. Instandhaltung der Gebäude und des gesammten Inventars. M	9. Total-Generalkosten inkl. Abschreibungen. **Eine Verzinsung des Anlage-Kapitals ist nicht berechnet.** M
1870/71	6 000 000	4 405 747,75	31	1 553 490	38	2 080 800	771 457,75	480 000	8	10,9	63 429	722 687	1 964 147	151 595	7,7	86 850	874 282
1871/72	6 000 000	6 758 462,80	30	1 411 278	82	4 547 508	799 676,80	660 000	11	9,7	85 500	1 204 568	2 932 269	248 958	8,5	120 600	1 444 526
1872/73	6 000 000	8 010 946,22	65	3 334 122	54	3 216 933	1 459 891,22	900 000	15	11,2	113 478	1 116 181	3 166 368	279 139	8,8	149 400	1 362 021
1873/74	6 000 000	9 450 728,20	136	8 606 283	4	212 100	632 345,20	840 000	14	8,9	103 698	1 324 749	3 538 128	234 935	6,6	171 600	1 559 685
1874/75	6 000 000	7 855 593,28	113	6 172 513	17	929 850	753 230,28	720 000	12	9,2	93 193	1 331 220	3 891 525	289 080	7,4	199 893	1 620 300
1875/76	6 000 000	6 413 223,91	16	939 600	84	5 067 446	406 177,91	450 000	7,5	7	61 617	1 174 565	3 993 678	290 646	7,3	182 400	1 465 211
1876/77	6 000 000	2 485 764,05	9	253 480	40	1 683 600	548 684,05	180 000	3	7,2	18 537	789 093	3 826 975	161 128	4,2	112 725	950 222
1877/78	6 000 000	3 828 056,18	20	686 095	48	2 643 899	498 062,18	240 000	4	6,3	28 902	874 294	3 893 745	197 162	5	117 148	1 071 397
Summa auf 8 Jahre	48 000 000	49 208 522,39	420	22 956 861	367	20 382 136	5 869 525,39	4 470 000			568 354	8 537 357	27 206 835	1 852 643		1 140 616	10 347 644
Durchschnittlich pro Jahr	6 000 000	6 151 065,3	52,5	2 869 607	46	2 547 767	733 690,7	558 750	9,3	9,1	71 044	1 067 169	3 400 854	231 580	6,8	142 577	1 293 455

1. Jahrgang.	10. Personal. Beamte. Durchschnittszahl.	Gehalt pro Jahr. M	Gehalt in Prozenten der Generalkosten.	Gehalt in Prozenten des Umsatzes.	Arbeiter. Durchschnittszahl.	Lohn pro Kopf und pro Woche zu 60 Stunden. M	Gezahlter Totallohn pro Jahr. M	Lohn, welcher auf die Generalkosten entfällt. M	Mithin auf den **Betrieb** zu verrechnender Lohn. M	11. Auf 100 M Betriebslohn entfallen Generalkosten. M	12. Ein Arbeiter repräsentirt. Aktien-Kapital. M	Umsatz. M	13. Bemerkungen.
1870/71	89	157 413	18	3,6	1 444	18,18	1 365 428	215 946	1 149 482	76,1	4 155	3 051	Durchschnittlich pro Jahr 98,5 Lokomotiven
1871/72	87	173 515	12	2,5	1 632	21,30	1 807 488	282 450	1 525 038	94,7	3 676	4 141	inkl. Reservestücke . . 5 417 374 M
1872/73	93	186 219	13,7	2,3	1 550	23,38	1 884 463	293 064	1 591 399	85,6	3 870	5 168	mithin 1 Lokomotive . . 55 000 "
1873/74	95	207 346	13,3	2,2	1 771	26,26	2 418 244	385 284	2 032 960	76,7	3 388	5 393	abzüglich durchschnittl. 10pCt.
1874/75	98	228 583	14,1	2,8	1 678	25,58	2 232 586	317 067	1 915 519	84,6	3 575	4 681	Reservestücke . . . . 5 500 "
1875/76	94	236 793	16,2	3,7	1 426	20,90	1 549 704	240 172	1 309 532	111,9	4 207	4 497	1 Lokomotive durch-
1876/77	77	210 313	22,1	8,5	826	17,74	761 975	159 942	602 033	157,8	7 264	3 009	schnittlich . . . 49 500 M
1877/78	77	203 812	19	5,3	983	22,30	1 139 623	164 532	975 091	109,9	6 114	3 894	
Summa auf 8 Jahre	710	1 603 994			11310		13 159 511	2 058 457	11 101 054				
Durchschnittlich pro Jahr	89	200 499	15,5	3,2	1 413	22,39	1 644 939	257 307	1 387 632	93,2	4 246	4 353	Jetzige Arbeiterzahl 900.
	1	2 253											

Im Gesammtumsatze von 49 208 522 ℳ sind enthalten:

Dividende		4 470 000 ℳ	=	9,1 pCt.
Reservefonds		568 354 „	=	1,2 „
Löhne	11 101 054 ℳ			
abzüglich für Neubeschaffungen und Arbeiten für eigene Rechnung rot.	500 000 „			
		10 601 054 „	=	21,5 „
Generalkosten	10 347 644 ℳ			
abzüglich für Neubeschaffungen ꝛc. rot.	500 000 „			
		9 847 644 „	=	20 „
Material		23 721 470 „	=	48,2 „
Summa wie oben		49 208 522 ℳ		100 pCt.

Für die 3 letzten Jahre zusammengefaßt, ergibt sich ein Gesammtumsatz von 12 727 043 ℳ, bestehend aus:

Dividende		870 000 ℳ	=	6,8 pCt.
Reservefonds		109 056 „	=	0,9 „
Löhne	2 886 656 ℳ			
abzüglich für Neubeschaffungen ꝛc. rot.	100 000 „	2 786 656 „	=	21,9 „
Generalkosten	2 837 952 ℳ			
abzüglich für Neubeschaffungen ꝛc. rot.	100 000 „	2 737 952 „	=	21,5 „
Material		6 223 379 „	=	48,9 „
Summa		12 727 043 ℳ		100 pCt.

In diesem Fall repräsentirt jedoch der Umsatz nur 70,7 pCt. des Anlagekapitals, mithin ergiebt sich hierauf reduzirt:

Dividende	4,9 pCt.	des Anlagekapitals.
Reservefonds	0,6 „	
Löhne	15,5 „	
Generalkosten	15,2 „	
Material	34,5 „	
Summa	70,7 pCt.	

zustellen, die ich bezeichnet habe: „Geschäftsresultate der Berliner Maschinenbau-Aktiengesellschaft". Die Inventur wird bis zum 30. Juni gemacht, und es konnte dadurch auch noch das Jahr 1877—78 buchgemäß aufgenommen werden.

In dieser Zusammenstellung liegt eigentlich alles Material, was wenigstens durch Zahlen nach dem Fragebogen beantwortet werden kann, und ich möchte mir gestatten, Ihnen dieselbe zu erläutern.

Die Komposition ist folgender Art. Es sind alle acht vollen Betriebsjahre darin, von 1870 an; gegründet war die Gesellschaft schon 1869, indessen um den Ablauf des Geschäftsjahres zu erleichtern, wurde die Rechnung zum 1. Juli begonnen.

Als das Geschäft mein Eigenthum war, hatte ich Verwandte und Freunde als Theilnehmer, die später aber als solche ausschieden, indeß zum größten Theil als Aktionäre eintraten. Das Aktienkapital wurde auf 6 Millionen Mark festgesetzt.

Ich habe die Umsätze der einzelnen Jahre, wie sie aus den Büchern hervorgehen, sowie auch die Löhne, Generalkosten ꝛc. in Reichsmark aufgeführt.

Das Gewicht aller Erzeugnisse ist allerdings nicht angegeben, weil dies eine zu große Aufgabe wäre, ich habe aber eine Berechnung für den Werth des Materials angestellt; dasselbe besteht hauptsächlich in Eisen, Stahl, Kupfer. Der Umsatz besteht hauptsächlich in Lokomotiven, die Totalumsätze sind vorangesetzt; sie zerfallen in Umsätze von Lokomotiven für das Inland und für das Ausland und in Umsätze des allgemeinen Maschinenbaues und der Gießerei. Außerdem finden Sie die Zahl der Lokomotiven und deren betreffende Umsatz-Summen und zwar die Lokomotiven inkl. Reservestücke. Durchschnittlich darf man annehmen, daß ca. 8 bis 10 pCt. auf Reservestücke entfallen, für Rußland 10 pCt., für das Inland vielleicht 5—6 pCt. Jetzt folgt die Höhe der Dividenden in Mark und in Prozenten ausgedrückt, und zwar letztere in Bezug auf das Anlagekapital, wie auf den Umsatz berechnet; dann die Dotationen des Reservefonds, welche statutenmäßig stattzufinden haben; dann die Generalkosten, aber exklusive Abschreibungen, ferner die Abschreibungen und zwar immer von Jahr zu Jahr, von welchen Summen und welche Beträge abgeschrieben sind, weil sich dieselben jährlich veränderten, da inzwischen Erweiterungen, Neubeschaffung von Maschinen ꝛc. stattfanden.

In der nächsten Rubrik folgen die Summen für Instandhaltungen der Gebäude und des Gesammtinventars in Totalzahlen ausgedrückt. Ferner die Totalgeneralkosten unseres Geschäfts inkl. Abschreibungen, jedoch exklusive Zinsberechnung von 5 pCt. des Aktienkapitals. Eine andere Kolonne handelt über das Personal, die Anzahl der Beamten, deren Gehälter, das Gehalt derselben ausgedrückt in Prozenten der Generalkosten und des Umsatzes, um auch hierdurch ein Bild zu geben, ob man gut wirthschaftet. Nun kommen die Arbeiter, ihre Durchschnittszahl, Lohn derselben pro Kopf und Woche, zu 60 Stunden gerechnet. (Tagelohn haben wir nicht, nur Stundenlohn). Ich habe schon lange einen Normalarbeitstag von 10 Stunden eingeführt, und zwar von Morgens 7 bis Mittags 12 Uhr und von 1—6 Uhr Nachmittags. Diese Einrichtung ist getroffen zur Erleichterung der Berechnung und um ein anschauliches Bild zu haben, wie die Löhne bei gleicher Arbeitszeit jährlich gestiegen resp. gefallen sind. Es folgen nun die Totallöhne pro Jahr, dann besonders der Lohn, welcher auf die Generalkosten entfällt. In unsern Werkstätten wird nämlich, wo es irgend angängig ist, in Akkord gearbeitet; dessen ungeachtet existirt eine Zahl von Hülfsarbeitern, die meist nur bei unbestimmten Arbeiten beschäftigt sind, diese werden auf Generalkosten gebucht. Hingegen werden die Professionisten, Schlosser, Dreher, Schmiede, Tischler, Gießer ꝛc. mit ihrem Lohn direkt auf die Arbeiten, die sie anfertigen gebucht. Jeder eingegangene Auftrag bekommt seine Kommissionsnummer; die Professionisten haben

täglich ihre auf bestimmte Kommissionsnummern entfallenden Arbeitsstunden zu notiren und hiernach findet die Verbuchung des direkten Betriebslohnes statt.

Die Selbstkosten für jede Kommissionsnummer unserer Fabrikate berechnen wir aus 3 Hauptpositionen:

1. dem Werthe des verbrauchten Materials;
2. den direkt auf die betreffende Nummer gezahlten Betriebslöhnen der Professionisten;
3. aus einem Zuschlag auf diese Betriebslöhne nach demjenigen Prozentsatze, der in Rubrik XI. auf das Jahr entfällt, in welchem die Arbeit gemacht ist.

Es ist dann ferner rubrizirt der Prozentsatz der Generalkosten für die einzelnen Jahre auf 100 *M.* Betriebslöhne berechnet, dann schließlich, wie viel in jedem Jahre ein Arbeiter repräsentirt an Aktienkapital und an Umsatz in Mark. Da das Aktienkapital dasselbe geblieben, so sind in den verschiedenen Jahren diese Werthe sehr verschieden. Es sind dies besonders interessante Rubriken, da sich daraus ergibt, wie sich die Arbeitsleistung der Leute sehr verschiedenartig gestaltet, wenn viel oder wenig Arbeit vorliegt.

Außerdem sind noch einige Zusammenstellungen gemacht worden, worin z. B. der Durchschnittspreis der Lokomotiven und deren Totalzahl vermerkt sind, dann unter anderem noch wie bei den Gesammtumsätzen die Dividenden, Reservefonds, Löhne, Generalkosten und das Material sich vertheilen.

Vorsitzender: Gestatten Sie, daß die von Ihnen vorgelegte Zusammenstellung auch dem Drucke übergeben wird?

Herr **Schwartzkopff**: Sehr gern, denn es sind dies alles Notizen, welche durch unsere Geschäftsberichte veröffentlicht sind, wenn auch nicht in diesem Detail, aber jeder Sachverständige kann sich daraus ziemlich Alles extrahiren.

Wenn ich mir nun erlauben darf, die Summen rund anzuführen, wie sich in den verschiedenen Jahren die Umsätze gestaltet haben, so ergibt 1870/71 4 405 000 *M.*, 1871/72 6 758 000 *M.*, 1872/73 8 000 000 *M.*, 1873/74 9 450 000 *M.* Von da ging es zurück: 1874/75 ergibt 7 855 000 *M.*, 1875/76 6 413 000 *M.*, 1876/77 leider nur 2 485 009 *M.* und im letzten Jahre ist der Umsatz wieder gestiegen auf 3 828 000 *M.*, aber lediglich durch russische Arbeit. Es ist ein Unglück, daß uns diese für die Folge wenigstens in der Lokomotivbranche versagt werden soll, da jetzt förmlich eine chinesische Mauer um Rußland gezogen wird, und wir nur ausnahmsweise bei unserer allerältesten Kundschaft sporadisch Geschäfte machen können. Es besteht ein durch hohes Ministerialkonseil festgestellter Befehl, wonach alle Arbeiten in Lokomotiven und Waggons, soweit dies irgend durchführbar ist, im eigenen Lande und zwar zu viel höheren Preisen gefertigt werden müssen. Davon ausgeschlossen sind nur diejenigen Bahnen, die keine Unterstützung in Form von Obligationen von der russischen Regierung haben. Wir stehen in dieser Beziehung leider seit etwa 2 Jahren vor einer ganz entschiedenen Wendung und zwar hauptsächlich das Borsig'sche Etablissement und das unserige, weil wir die Hauptlieferanten für Rußland waren. Die Zahl der von uns Beiden dorthin gelieferten Lokomotiven beträgt etwa 800 in den letzten 12 Jahren, und uns Beide trifft es gleich schwer, die übrige deutsche Konkurrenz weniger. Wenn dieser Posten für Rußland uns ausfällt, müssen wir uns Ersatz suchen, entweder im Inlande, wozu jetzt fast gar keine Aussicht, oder in dem anderen Auslande, wozu zwar die größten Anstrengungen gemacht werden, bis jetzt jedoch mit geringem Erfolge.

Vorsitzender: Ist Ihnen bekannt, ob die österreichische Fabrik von Sigl nach Rußland große Lieferungen gemacht hat?

Herr **Schwartzkopff**: O ja, früher ziemlich viel, sie hat aber unsere Zahl nicht erreicht. Die meisten Lokomotiven für Rußland in fast gleicher Zahl lieferte das Borsig'sche und unser Werk, dann folgen Creuzot, Sigl, Keßler ꝛc. und hierauf erst mehrere englische Fabrikanten.

Herr **Huber**: Ist Ihnen vielleicht etwas bekannt über die amerikanische Konkurrenz auf dem russischen Markt?

Herr **Schwartzkopff**: Die ist allerdings in letzter Zeit ziemlich gefährlich geworden, besonders dadurch, daß die Leute einen exquisit billigen Transport haben. Man schafft von Philadelphia nach Pillau und Königsberg eine ganze Lokomotive inkl. Tender für 1 740 *M.*, und uns kostet es von Berlin bis Wirballen 2 040 *M.* wenn ich eine Lokomotive von 32 t und einen Tender von 12 t annehme. Die amerikanische Rhederei ist derart eingerichtet, daß Schiffe existiren, in denen 20 komplete Lokomotiven nebst Tendern auf einmal transportirt werden können. Das ist eine interessante Leistung, auf die ich vielleicht noch zurückkomme bei den Vorschlägen, wie unsere Industrie zu heben sei. Es sei auch noch bemerkt, daß die amerikanischen Fabriken nur sehr wenige Typen von Lokomotiven bauen, während wir leider durch die Verhältnisse gezwungen sind, hunderte von Varianten zu konstruiren.

Vorsitzender: Ihre Aufstellung ist sehr interessant und wird uns ein schätzbares Material sein.

Was haben Sie in Bezug auf Ihre Materialienpreise anzuführen?

Herr **Schwartzkopff**: Auch hier habe ich mir gestattet, zur Abkürzung Auszüge aus meinen Büchern machen zu lassen, die ich mir zu übergeben erlaube und zwar mit Bezug auf die Jahre 1869, 1873 und 1878 in ihren Durchschnittspreisen.

Materialpreise der Berliner Maschinenbau-Aktiengesellschaft vormals L. Schwartzkopff.

Roheisen pro 100 kg. *M.*		Stabeisen pro 100 kg. *M.*	
1869: Schottisch I.	8,33	1869: Grundpreis	21,00
1873: "	17,10	1873: "	36,00
1878: "	6,84	1878: "	14,00
1869: Englisch . .	8,10		
1873: " . .	15,80		
1878: " . .	5,20		

Bleche pro 100 kg. *M.*		Stahl pro 100 kg. *M.*	
Holzkohlen.		Tiegelstahl.	
1869: Qualität . .	33,30	1869: Axen. . . .	—
1873: " . .	42,20	1873: " . . .	72,00
1878: " . .	21,30	1878: " . . .	36,35
1869: I. Qualität	25,20	1869: Bandagen	—
1873: "	38,60	1873: "	63,00
1878: "	19,50	1878: "	35,25
1869: II. Qualität	23,40	Bessemer Stahl.	
1873: "	33,60	1869: Axen . . .	—
1878: "	17,30	1873: " . . .	63,00
		1878: " . . .	27,35
		1869: Bandagen	—
		1873: "	48,00
		1878: "	20,95

Zinn pro 100 kg. ℳ	Kupfer pro 100 kg. ℳ
1869 285,00	1869 151,00
1873 294,00	1873 195,00
1878 139,00	1878 140,00

Vorsitzender: Haben Sie auch die Ursprungsorte bezeichnet?

Herr **Schwartzkopff**: Nein!

Vorsitzender: Wo beziehen Sie den Stahl her?

Herr **Schwartzkopff**: Zum allergrößten Theil ist es inländischer, soweit er zur Maschinenverarbeitung benutzt wird, für bestimmte Sorten Werkzeugstahl haben wir einige englische und schwedische Firmen.

Von Halbfabrikaten ist hier nicht die Rede, weil wir diese Artikel selten von anderen Fabriken beziehen, den Guß, sowohl Eisen- wie Metallguß machen wir selbst, liefern sogar Diverses an andere Maschinenfabriken.

Was die Gießereiprodukte anlangt, so habe ich auf der folgenden Tabelle die Durchschnittsselbstkosten nach den Büchern aufgestellt inkl. 2 ℳ Regie für 100 kg darunter verstehe ich die Verwaltungskosten, Amortisation u. s. w., aber keine Verzinsung. Die Gießerei wird für sich gebucht, weil früher besonders viel Gußwaare direkt und unbearbeitet verkauft worden ist. In dieser Tabelle sind die Selbstkosten und Verkaufspreise für die verschiedenen Jahre angegeben. Die etwas runden Summen, die Sie für die Verkaufspreise finden, sind hauptsächlich dadurch entstanden, daß wir vielfach Kundschaft in früheren Jahren hatten, die bei Beginn des Geschäftsjahres die Preise akkordirte und deshalb sind diese Sätze hier als die normalen hingestellt, Variationen dazwischen sind nicht ausgeschlossen.

Gießerei-Betrieb der Berliner Maschinenbau-Aktiengesellschaft vormals L. Schwartzkopff.

Durchschnittliche Selbstkosten inkl. 2 ℳ Regie- oder Generalkosten. ℳ pro 100 kg.	Verkaufspreise der verschiedenen Gießerei-Erzeugnisse. ℳ pro 100 kg	
	Minimo.	Maximo.
1869—70 = 16,54	17	30
1870—71 = 17,70	18	33
1871—72 = 17,90	18	33
1872—73 = 24,64	25	36
1873—74 = 27,38	28	39
1874—75 = 22,64	21	36
1875—76 = 21,75	20	34
1876—77 = 21,13	20	34
1877—78 = 18,00	15	27

Die folgende Tabelle giebt dagegen Preise von Lokomotiven vom Jahre 1869 bis 1878, in denen die Frachten bis zum deutschen Bestimmungs- oder Grenzorte inkludirt sind.

Locomotivpreise der Berliner Maschinenbau-Aktiengesellschaft vormals L. Schwartzkopff.

	Art der Lokomotiven mit Tender.	Gewicht der Lokomotive mit Tender. kg	Verkaufspreis. ℳ	Selbstkosten pro 100 kg ℳ	Pro 100 kg des Verkaufspreises. ℳ	Gewinn resp. Verlust pro 100 kg ℳ	Ablieferungsort.
1869	Güterzuglokomotive.	43 356	50 850	106,44	117,28	+ 10,84	Bromberg.
1870	do.	44 546	59 700	111,28	134,02	+ 22,74	Russische Grenze.
1871	do.	42 666	52 950	101,91	124,10	+ 22,19	do.
1872	do.	43 487	54 000	102,34	124,18	+ 21,84	do.
1873	do.	43 159	54 000	104,17	125,12	+ 20,95	do.
1874	do.	46 225	69 619	129,62	150,61	+ 20,99	Frankfurt a. O.
1875	Personenzuglokomotive.	42 125	49 200	103,75	116,79	+ 13,04	Bromberg.
1876	Güterzuglokomotive.	41 730	38 500	92,99	92,26	— 0,73	Lübeck.
1877	do.	46 202	37 450	104,64	81,06	— 23,58	Frankfurt a. O.
1878	do.	45 775	39 900	87,15	87,17	+ 0,02	Russische Grenze.

Aus dieser Tabelle ersehen Sie die Schwankungen in den Preisen von Lokomotiven nebst Tendern, welche ziemlich alle von annähernd gleichem Gewicht gegeben sind.

Außer den Totalverkaufspreisen sind die Verkaufspreise pro 100 kg und in einer anderen Rubrik die Selbstkostenpreise pro 100 kg nach den Auszügen unserer Bücher vermerkt.

Die Gegenüberstellung gerade dieser beiden Rubriken weist einmal nach, daß in den Jahren der höchsten Lokomotivpreise der Verdienst pro Kilogramm nicht der günstigste war, ferner aber wie derselbe seit 1874 rapide herunterging und im Jahre 1877 sich zu einem bedeutenden Verlust gestaltete, während im Jahre 1878 die Verkaufspreise die höchst geringe Avanze von 2 ₰ pro 100 kg aufweisen.

Wenn ungeachtet dessen in den schlechtesten Jahren unser Etablissement beinahe die landesüblichen Zinsen verdiente, so lag dies in Aufträgen auf Lokomotiven nach Rußland für den Bedarf während des Krieges, sowie in Aufträgen des allgemeinen Maschinenbaues und der Gießerei.

Zu bemerken wäre noch, daß seitens anderer Lokomotivfabriken beispielsweise für die Maschinen, welche wir im Jahre 1877 noch mit 37 450 ℳ. pro Stück bezahlt bekommen haben, und welche uns schon einen Schaden von 23 ℳ. 58 ₰ pro 100 kg brachten, Lieferpreise von 31 000 resp. 32 000 ℳ. akzeptirt waren, daß mithin der Verlust dieser Fabriken nahezu der Doppelte des unsrigen war.

Die Verkaufspreise der Lokomotiven im großen Durchschnitt sind in der vorliegenden großen Tabelle für 8 Jahre zusammengestellt. Es geht daraus hervor, daß dieselben (ohne Reservestücke, welche mit 10 pCt. angenommen werden können), durchschnittlich 49 500 ℳ. betragen, also für eine Lokomotive von ppr. 30 t mit dem zugehörigen Tender von 12—13 t durchschnittlich in den 8 Jahren vorgenannter Preis erzielt wurde. Dies dürfte bei normalen Verhältnissen à peu près der Preis sein, der wenigstens dem Fabrikanten die Möglichkeit gibt, zu existiren und auch außer 5 pCt. Zinsen, für das Anlagekapital noch etwas Ueberdividende zu verdienen. Es stellen sich ferner während der 8 Jahre die Materialien zu 48,2 pCt., die Generalkosten zu 20 pCt., Betriebslöhne 21,5 pCt., Reservefonds 1,2 pCt. und die Dividende durchschnittlich 9,1 pCt. Vom Gesammtumsatz, mithin wären die durchschnittlichen Selbstkosten unserer Gesammtfabrikate, an denen laut Generaltabelle während 8 Betriebsjahren 9,1 pCt. Verdienst vom Gesammtumsatze erreicht ist, 90,9 pCt. besagten Umsatzes. Fassen wir indeß laut der ferneren Zusammenstellung nur die 3 letzten Jahre zusammen, in welchen die Durchschnittsdividende nur 6,8 pCt. des Gesammtumsatzes beträgt, so sind unsere Selbstkosten 93,2 pCt. desselben. Da der Umsatz jedoch nur durchschnittlich 70,7 pCt. des Anlagekapitals erreicht, so reduzirt sich die Dividende auf 4,9 pCt. des letzteren und repräsentirt mithin noch nicht die landesüblichen Zinsen von 5 pCt. des Aktienkapitals, was den Rückgang der Prosperität des Maschinenbaues jedenfalls kennzeichnet.

Noch ungünstiger würden sich die beiden letzten Jahre allein zusammengefaßt ausnehmen, da hiernach der durchschnittliche Totalumsatz nur etwas über 50 pCt. des Anlagekapitals und die durchschnittliche Dividende nur 3,5 pCt. des letzteren ausmacht.

Vorsitzender: Es würden die Fragen 1 und 3:

Frage 1:

> Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Frage 3:

> Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:
> - die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate?
> - die Transportkosten derselben?
> - die Arbeitslöhne?
> - die allgemeinen Betriebs-, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

damit umfaßt sein.

Frage 2:

> Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Sie haben uns im Laufe Ihrer Mittheilungen einige Winke darüber gegeben, Detailaufstellungen haben Sie wohl nicht?

Herr **Schwartzkopff:** Das ist bei Privatwerken sehr schwierig, soweit es indeß die Aktiengesellschaften betrifft, bin ich in der Lage, es zu beurtheilen. Nach der großen Zusammenstellung, die wir seiner Zeit im Verbande der deutschen Stahl- und Eiseninbustriellen über die Rentabilität der Fabriken im Jahre 1877 gemacht haben, und welche der Enquete gedruckt vorliegt, ist dies Bild traurig genug, indem es bei den genannten 125 Aktiengesellschaften der Eisenindustrie auf einem Aktienkapital von beinahe einer halben Milliarde in einem Jahre eine Unterbilanz von circa 44 Millionen Mark oder beinahe 9 pCt. des Anlagekapitals nachweist.

Was den Maschinenbau namentlich des nördlichen Deutschlands anlangt, so möchte ich die Behauptung aufstellen, daß mit Ausnahme des Schiffsbaues kaum eine Branche zur Zeit wirklich nennenswerth florirt. Sie haben die auf- und abgehende Bewegung vom Jahre 1869 an analog durchgemacht, wie ich sie durch meine Tabellen über unsere Geschäftsresultate nachweise. Was indessen die jetzigen, hiesigen Gußpreise anlangt, so bin ich in der Lage zu sagen: es wird in Berlin viel Guß billiger verkauft, als Berliner Gießereien im Stande sind, ihn herzustellen.

Besonders niederschlesische und lausitzer Werke werfen große Quantitäten ihrer Gußprodukte hierher, und ich verstehe nicht, wie man zu diesen Preisen verkaufen kann, die in der Regel kaum den Werth des Eisens und der Arbeitslöhne repräsentiren und alle andern Zuthaten, sowie Regiekosten, welche die Gießerei erfordert, unberücksichtigt lassen. Zu verschiedenen Malen, besonders in unseren Konferenzen der Stahl- und Eiseninbustriellen, haben die Eisengießereibesitzer die Klage sehr laut werden lassen, daß die Inlandskonkurrenz zum Theil wirklich blödsinnig verfährt, da sie nicht kalkulirt.

Frage 4:

> Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien? Sind diese Beträge unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

Ich erlaube mir auf die Tabelle zu verweisen, worin die Amortisation angegeben ist.

Vorsitzender: Aber nicht die Verzinsung?

Herr **Schwartzkopff:** Nein. Zinsen des Anlagekapitals sind nicht berücksichtigt, wohl aber sind die Abschreibungen für Gebäude, todtes und lebendes Inventar durchschnittlich gegeben worden und in Prozenten Jahr für Jahr aufgeführt (siehe Rubrik 7 der Haupttabelle).

Diese Prozentsätze weichen von einander ab. Dies hat seinen Grund 1) darin, daß die Summa, von der abgeschrieben wird, durch Vermehrung der Anlageninventarien nicht unwesentlich andere Ziffern repräsentirt, sodann aber gestattet auch unser Statut diese Latitüde. Es ist darin bestimmt worden, daß mindestens von Gebäuden 2 pCt. und von Inventarien mindestens 5 pCt. abgeschrieben werden, doch wird der Direktion anheimgestellt, die Abschreibungen zu proponiren (darüber zu beschließen hat der Aufsichtsrath).

Wenn z. B. starke Abnutzungen &c. stattgefunden haben, so wird mehr amortisirt. In dem vorletzten, für uns bisher traurigsten Geschäftsjahre von 1876 zu 77, wo überhaupt nur eine Rente von 3 pCt. erzielt wurde, haben wir natürlicher Weise von dem statutenmäßigen Rechte nahezu Gebrauch gemacht und sind deshalb auf 4,2 pCt. im Durchschnitt für Gebäude und Inventar gekommen. Sie sehen auch, daß wir in guten Jahren die Amortisation in höherem Maße vorgenommen haben, indeß immer nur so, wie ich sie nach

nun ziemlich 30jähriger Erfahrung für berechtigt und angemessen, besonders für Aktiengesellschaften, halte.

Vorsitzender: Die Verzinsung des Anlagekapitals ist aber nicht darin erhalten?

Herr **Schwartzkopff**: Nein!

Vorsitzender: Die berechnen Sie nach dem Ergebniß?

Herr **Schwartzkopff**: Die Dividende wird nach dem Ergebniß der Bilanz ausgezahlt, eine feste Verzinsung ist ja nach dem neueren Aktiengesetze nicht zuläßig.

Vorsitzender: Die früheren Jahre haben Sie bereits in Ihren Nachweisungen mit berücksichtigt?

Herr **Schwartzkopff**: Ja!

Vorsitzender: Frage 5:

> Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873.

Herr **Schwartzkopff**: Vom Jahre 1869 habe ich in Bezug auf das Detail der Lokomotivindustrie Angaben gemacht, aber in Bezug auf die Gesellschaft, über die ich doch hauptsächlich hier zu sprechen habe, konnte ich es nur von 1870 ab.

Vorsitzender: Frage 6:

> Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen, und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

Das Anlagekapital ist in der Nachweisung auch entwickelt?

Herr **Schwartzkopff**: Ja!

Vorsitzender: Frage 7:

> Steckt Gründergewinn darin, event. in welchem Maße?

Herr **Schwartzkopff**: Ich darf wohl voraussetzen, daß man weiß, daß bei der Berliner Maschinenbau-Aktiengesellschaft kein Gründergewinn vorliegt.

Frage 8:

> Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Es sind hierbei Unterschiede zu machen: Das konkurrirende Ausland besteht für den Lokomotivenbau besonders aus England, Amerika — als erste Kategorie — Belgien, Frankreich als zweite — und Oesterreich als dritte. Ich muß erklären, daß England und Amerika jedenfalls billiger zu konkurriren im Stande sind, da die Ursprungsstoffe, die zur Verwendung kommen, bei Ihnen billiger zu haben sind, da ferner bei zwar etwas höheren Löhnen doch die Leistungsfähigkeit der Arbeiter selbst eine durchschnittlich höhere ist, wie ich aus meinen Anschauungen konstatiren kann.

In Belgien werden die Materialien auch billiger erstanden, in Frankreich und Belgien muß ich die größere Leistung der Arbeiter anerkennen. Für Oesterreich stellt sich das Bild insofern anders, als die Leute zwar nicht mehr leisten als die unsrigen, eher vielleicht noch etwas weniger im Großen und Ganzen, aber sie werden schlechter und meist in Papiergulden bezahlt und sind übrigens auch an eine billigere und schlechtere Ernährung gewöhnt. Ich spreche hierbei besonders vom Maschinenbaufach.

Rußland kann nicht als konkurrirendes Land angesehen werden, es produzirt jetzt zwar selbst, die Produktionskosten stellen sich aber wesentlich höher. Vielleicht kommen wir auf diesen Punkt später noch zurück.

Vorsitzender: Damit würde dieser Abschnitt erledigt sein und wir können zum Kapitel „Arbeiterverhältnisse" übergehen.

b. Arbeiterverhältnisse.

Frage 1:

> Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit, oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

Herr **Schwartzkopff**: Zur Zeit und seit Jahren ist jedenfalls großer Mangel an Arbeit vorhanden. Auch das weisen für unser Etablissement die Zahlen nach, die ich Ihnen gegeben habe, denn während wir im Jahre 1870/71 1 444 Mann beschäftigten und im folgenden 1632, in dem darauf folgenden 1 550, dann 1 771, dann 1678, dann 1 426, springt im Jahre 1877 die Arbeiterzahl auf 826 zurück, ist allerdings im Laufe des Jahres 1877/78 auf 983 wieder gestiegen, indessen lediglich in Folge eines plötzlichen Auftrages auf 48 russische Lokomotiven aus Veranlassung des russisch-türkischen Krieges. Diesen Auftrag kann ich aber nur als einen sporadischen bezeichnen, denn von einem regelmäßigen Export nach Rußland wie früher kann bei dem jetzt durchgeführten Prohibitivsystem füglich nicht mehr die Rede sein.

Vorsitzender: Frage 2:

> Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

ist bereits erledigt.

Frage 3:

> Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

Herr **Schwartzkopff**: Das geht auch aus den Nachweisen hervor.

Es dürfte Ihnen interessant sein, einzelne Zahlen zu hören.

Es war der Lohn pro Kopf und pro Woche zu 60 Stunden gerechnet im Jahre

1870 . .	$18_{,18}$ M.
1871 . .	$21_{,30}$ „
1872 . .	$23_{,38}$ „
1873 . .	$26_{,26}$ „
1874 . .	$25_{,58}$ „
1875 . .	$20_{,90}$ „
1876 . .	$27_{,74}$ „
1877 . .	$12_{,30}$ „

Sie sehen, wie je nach der Größe des Umsatzes auch die Leute fleißiger oder fauler wurden, denn wenn sie fürchten die Arbeit hört auf, so leisten sie bedeutend weniger; das geht aus der Tabelle klar hervor.

Vorsitzender: Ich wollte mir eine Frage erlauben, die im Fragebogen nicht enthalten ist, die wir bisher auch noch nicht erörtert haben: wie berechnen Sie die Löhne? Zahlen Sie die Leute immer nach Wochen?

Herr **Schwartzkopff**: Ja!

Vorsitzender: Volle Löhnung? Keine Abschlagszahlung?

Herr **Schwartzkopff**: Für Akkord natürlicherweise Abschlagszahlungen. Der Akkord wird erst ganz ausgezahlt, wenn die Arbeit zu Ende ist; es werden indessen Abschlagszahlungen gegeben, in der Regel nach den Anweisungen des betreffenden Meisters, wenigstens jedoch den Lohn, mit dem der Mann engagirt ist. Ich erwähnte zwar vorhin, es wird fast alles in Akkord gearbeitet, wenn jedoch Fälle eintreten, daß dies nicht möglich ist, so stehen die Leute in bestimmtem Lohne, und wie ich schon erwähnte, haben wir da der Einfachheit wegen Stundenlöhne und Stundenabrechnung.

Vorsitzender: Ist es in den Berliner Fabriken allgemein üblich, daß wöchentlich gelohnt wird?

Herr **Schwartzkopff**: Durchschnittlich ja.

Herr **Stumm**: Bis zu welchem Zeitpunkt des folgenden Monats ist es möglich, den Akkordlohn der Leute für den vergangenen Monat definitiv zu berechnen, und sind also Restlohnzahlungen zum Ausdruck zu bringen?

Herr **Schwartzkopff**: Ich erwähnte, daß die Restlohnzahlung stets nur gegeben wird, wenn die Arbeit fertig ist. Es ist nicht, wie in Ihren Eisenwerken, daß Sie kurrent weiter und weiter arbeiten. Ich will z. B. annehmen, ich hätte eine Kolonne von 20 Mann, welche eine Lokomotive in Akkord fertig zu stellen haben, daran arbeiten sie circa 5 Monate, und dieselben erhalten während der 5 Monate Lohnabschlagszahlungen und erst nach Vollendung der Lokomotive den Akkordrest.

Vorsitzender: Sie bezahlen also den wöchentlich vereinbarten Lohnsatz, und wenn die Lokomotive fertig ist, den Rest?

Herr **Schwartzkopff**: Ja!

Vorsitzender: Machen Sie den Akkord mit den Leuten schriftlich?

Herr **Schwartzkopff**: Schriftlich insofern, als der Meister ein Buch führt, in welchem er Kupons hat und in welches er die Akkorde folgendermaßen einträgt: „Unter heutigem Tage sind zu dem vereinbarten Preise von so und so viel, so und soviel Stück zum Einzelpreise von so und so viel dem Arbeiter X übertragen worden." Der zugehörige Kupon wird ebenso ausgefüllt und dem Arbeiter gegeben. Das ist nothwendig, der kalkulatorischen Kontrole wegen. Diese Bücher dienen als Grundlage für die weiteren Berechnungen des Preises.

Frage 4:

Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden, oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

Ich hatte es in der Tabelle nachgewiesen, daß vom vergangenen Jahre zu diesem Jahre die Löhne von 17 *M.* wieder auf 22 *M.* gegangen sind. Ich halte aber diese 22 *M.* durchschnittlich für einen für Berlin nicht wohl zu reduzirenden Preis, denn die Wohnungsverhältnisse, die größere Theuerung der Lebensmittel, die Steuern für Berlin, die für die Leute gar nicht unbedeutend sind, erheischen meiner Ansicht nach diesen Lohn als den durchschnittlich nothwendigen. Es liegen darin sehr variirende Sätze. Im Jahre 1849 wurde von den Berliner Maschinenfabrikanten der Beschluß gefaßt, den Handlangern, denjenigen Leuten, die keine bestimmte Profession erlernt haben, sondern nur zum allgemeinen Dienst in Bereitschaft stehen, von da ab nicht weniger als 4 Thlr., den Professionisten nicht weniger als 5 Thlr. Wochenlohn zu geben. Es existirte damals noch meist 11- und 12stündige Arbeitszeit; ich habe indessen von vornherein seit dem Jahre 1852 nur 10stündige Arbeitszeit verlangt, und habe gefunden, daß ein Nachtheil der 12stündigen Arbeit darin liegt, daß die Leute, wenn sie 12 Stunden in Anspruch genommen werden, auch nicht mehr leisten, als wenn sie angestrengt 10 Stunden arbeiten. Vorstehendes ist auch von den übrigen größeren Fabriken eingeführt und meines Wissens bis heute gehalten worden. Allerdings höre ich, daß in kleineren Fabriken die Leute in diesen Lohnsätzen zum Theil wieder heruntergesetzt worden sind, indessen im Großen und Ganzen dürfen Sie annehmen, daß die Minimallohnsätze für gewöhnliche Arbeiter resp. Professionisten 4 resp. 5 Thlr. sind. Wenn man also bedenkt, daß es doch in einer Fabrik wie der unsrigen hauptsächlich darauf ankommt, geschickte, zuverlässige und fleißige Leute zu besitzen, so kann man dieselben in Berlin für 5 Thlr. begreiflicher Weise nicht verlangen. Es verdienen die Professionisten z. B. tüchtige Schirrmeister, Monteure, Dreher, Modelltischler und Former höhere Sätze, als hier durchschnittlich angenommen sind. Gerade diese Art Leute aber verwenden den größeren Verdienst in der Regel in rationeller Weise. Sie benutzen das Mehr, um ihren Kindern eine bessere Erziehung zu geben. Ich habe selbst die Bemerkung gemacht, daß sie sogar über ihre Mittel hinausgehen, damit die Kinder mehr lernen, als sie. Indessen sie geben es doch zu einem verständigen Zwecke hin, wenn aber die Leute diese kleinen Ueberschüsse nicht haben könnten, sondern nur die normalen 5 Thlr., so würde dies einen Arbeiterstand geben, der versumpft.

Frage 5:

Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

Frage 6:

Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Man kann sagen, daß übertriebene Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung einen übeln Einfluß ausübten. Die Leute werden übermüthig und sind mehr zu Strikes u. dgl. geneigt. Eine weitere Herabsetzung aber würde ihre Moralität auch untergraben, denn sie würden dann Hunger leiden und die Fabrikbesitzer würden den Nachtheil haben, daß wenn die Leute absolut nicht mehr existiren könnten, die geschickteren sich anderweitig Stellung und Verdienst, nöthigenfalls im Auslande, suchen würden.

Frage 7:

Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

Speziell in meiner Fabrik, darf ich sagen, hat ein Strike von mehr als 5 Mann nie stattgefunden. Ich habe mich immer bemüht, so etwas nach Möglichkeit im Keime zu ersticken. Wenn ich Gelüste bei meinen Leuten dazu verspürte, habe ich denselben sofort das consilium abeundi gegeben. Es existirt übrigens zwischen den Arbeitern und mir das Verhältniß, daß sie zu jeder Stunde aus der Arbeit treten können, ich aber sie jede Stunde entlassen kann, und zwar ist dies in der Form eines schriftlichen Vertrages abgemacht. Die Leute haben bei ihrem Eintritt, wenn sie ihr Nationale abgeben, zu erklären, daß sie von der Fabrikordnung Kenntniß genommen haben, die sie aus Anschlägen beim Portier einsehen können. Zweitens erhalten sie ihr Arbeitsbuch, worin das Reglement vorgemerkt ist, und ich lasse mir von ihnen einen besonderen Zettel unterschreiben, daß sie die Vorschriften des Fabrikreglements innehalten resp. sich denselben unterwerfen wollen. Ich habe gefunden, daß in dieser Weise sich wenigstens Strikes noch am allerbesten vermeiden lassen.

Vorsitzender: Die Maschinenfabrikation in Berlin hat aber durch derartige Vorkommnisse sehr gelitten?

Herr **Schwartzkopff**: Sie hat allerdings gelitten, und zwar ist wohl von vornherein ein größerer Strike, der in der Pflug'schen Fabrik stattfand, mit die Hauptveranlassung gewesen, daß die Fabrik geschlossen worden ist, weil aus den ganzen sozialdemokratischen Agitationen, wie sie der Sache zu Grunde lagen, den damaligen Dirigenten und Aufsichtsräthen der Fabrik einleuchtete, daß das Arbeiten unter derartigen Bedingungen nicht gut möglich wäre.

Frage 8:

Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

Ich glaube, das vorhin schon berührt zu haben.

Frage 9:

Sind dieselben einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

Ich möchte wohl behaupten, daß Deutschland durchschnittlich seine Lebensmittel relativ am theuersten bezahlt, und zwar gerade diejenigen, welche vom Arbeiter gebraucht werden. Das Pfund Fleisch und Brod kostet bei uns heutigen Tags ebensoviel als in den englischen Fabrikdistrikten, in welchen die Leute gewöhnt sind, gutes Fleisch und gutes Brod zu genießen. Sie können dies aber deshalb eher durchführen als unsere Arbeiter, weil sie einen höheren Verdienst haben. Eine besonders wichtige Frage ist ferner bekanntlich die der Wohnungsverhältnisse. In England, Frankreich und in Belgien sind für die Leute in vielen Eisendistrikten Arbeiterwohnungen gebaut worden, in denen dieselben viel billiger wohnen als durchschnittlich der deutsche Arbeiterstand; wir haben auch rühmliche Beispiele zu verzeichnen, daß in dieser Richtung in den älteren Werken sehr ausreichend gesorgt wurde. Die besseren Konjunkturen früherer Jahre boten ja auch die Möglichkeit der Anlegung von Arbeiterkolonien. In großen Industriestädten, wie Berlin, sind in dieser Richtung auch vielfache Versuche und Anstrengungen gemacht worden, doch scheiterten dieselben hauptsächlich an dem Widerwillen der Leute selbst, die dann ihre schöne Freizügigkeit und sonstige errungene Freiheiten für illusorisch hielten. Wenn sie einmal an die Scholle gebunden wären, dann würden sie von den Fabrikanten maltraitirt, ausgesogen u. dgl. Das waren die Hauptgründe, die sich dem entgegenstellten, abgesehen davon, daß wir für Berlin, um in geeigneter Nähe der Fabrik derartige Arbeiterwohnungen herzustellen, Terrain, Baumaterial 2c. zu theuer hätten bezahlen müssen. Momentan ist das Bedürfniß nach besonderen Arbeiterwohnungen, in Berlin wenigstens, nicht mehr so fühlbar, da die Wohnungspreise der kleineren Wohnungen gegen die Jahre 1872—1875 um ca. 30 pCt. zurückgegangen sind.

Vorsitzender: Sie würden also der Ansicht sein, daß im Auslande eine Lohnverringerung eher möglich wäre, als bei uns?

(Wird bejaht.)

Sind zu dem Kapitel „Arbeiterverhältnisse" noch Bemerkungen zu machen?

Wir kommen zu

c. Frachten.

Frage 1:

Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

Herr **Schwartzkopff**: Darüber habe ich eine Tabelle angelegt, in welcher die Frachtsätze zusammengestellt sind, die wir zu bezahlen pflegen, von Berlin aus gerechnet, nach Kiel, Wilhelmshaven, Bromberg, Stettin, Eydtkuhnen, Saarbrücken u. s. w.

(Die hierher gehörende Tabelle siehe nebenstehend.)

Frage 2:

Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Meist durch die bekannten Tarife. Für Lokomotiven steht die Sache anders. In dieser Richtung hätte ich allerdings wohl eine Beschwerde zu führen, die ich auch schon früher gemacht habe, der aber nur zum Theil abgeholfen ist.

Frachten.

von Berlin nach	Stückgut.	5000 kg und darüber pro 100 kg.	Waggonladung.	Lokomotiven.
Kiel	3,86	2,30	1,94	
Wilhelmshaven . .	3,63	2,33	1,93	
Bromberg	3,80	1,62	1,48	1,02
Stettin	1,69	0,85	0,73	
Hamburg	2,49	1,70	1,42	
Hannover	2,94	1,48	1,25	
Eydtkuhnen . . .	8,36	3,48	3,32	2,19
Saarbrücken . . .	8,09	4,11	3,36	2,90
Straßburg	8,28	4,21	3,44	
Köln	6,46	2,97	2,69	
Frankfurt a. M . .	5,78	2,99	2,43	
Düsseldorf	6,17	2,84	2,56	
Dortmund	5,30	2,44	2,21	
Magdeburg . . .	1,97	0,84	0,79	
Alexandrowo . . .	—	—	—	1,20

Nachdem lange Jahre hindurch Tarife pro Axe der Lokomotiven und Tender maßgebend gewesen waren und sich dabei allerdings ziemlich billige und normale Frachten für den Transport der Lokomotiven herausstellten, wurde plötzlich bestimmt, daß fortab die Lokomotiven alle nach Zentnerfracht bezahlen sollten. Es war ein einigermaßen ermäßigter Frachtsatz gestellt, der aber doch immerhin gegenüber der ursprünglichen Fracht ein Plus von gegen 50 pCt. hervorrief. Bei dem Versandt von russischen Lokomotiven, welcher wegen anderer Spurweite nur auf besonders konstruirten Trucks bewirkt werden kann, fanden sich die königlichen Direktionen der Ostbahn und der Niederschlesischen Bahn, mit denen wir hauptsächlich zu thun hatten, veranlaßt, uns nicht blos die Lokomotiven im Frachtsatz zu berechnen, sondern auch die Transporttrucks mit Fracht zu belegen.

Die Trucks im Gewichte von 450 Ctr. pro Stück bei einer Ladungsfähigkeit bis zu 1000 Ctr. müssen noch heute von den Fabriken selbst gestellt werden und kosten pro Stück 5—6000 Thaler.

Es mußte nach den Bestimmungen der Königlichen Eisenbahndirektionen die Zentnerfracht für die Trucks für den Hin- und Hertransport erlegt werden. Außerdem waren seitens der Fabriken besondere Begleiter zu stellen, das Schmieren und alle Unterhaltungskosten dieser Fahrzeuge auf eigene Rechnung zu besorgen; — mithin erhöhte sich die Fracht einer Lokomotive und Tender um mehr als das Doppelte.

Auf Befehl Sr. Exzellenz des Herrn Ministers Dr. Achenbach wurde die desfallsige Beschwerde der Berliner Lokomotivfabrikanten wenigstens dahin berücksichtigt, daß seit ungefähr 2 Jahren die Trucks nur für die Hinfahrt zur Grenze mit Fracht belegt werden.

Es sei hierbei bemerkt, daß noch bis zur Stunde keine der deutschen Eisenbahnen derartige Transportmittel besitzt, welche den Transport einer zusammengebauten Lokomotive ermöglichen, während es doch eigentlich in der Natur der Sache läge, daß jede Transportgesellschaft, welche mit ihren Transporten Geld zu verdienen beabsichtigt, auch für das geeignete Material sorgt und es nicht dem Versender aufbürdet, derartige theuere Inventarien zu beschaffen; oder es sollte denn wenigstens ein Aequivalent in billigen Frachtsätzen

geboten werden. Schließlich wäre im Interesse der gesammten Maschinenindustrie und der Eisengießereien die Einführung einer zweiten billigen Stückgutsklasse für einzelne Branchen eine Lebensfrage, da Versendungen von Fabrikaten unter 100 resp. 200 Ctr. überwiegend zur Anwendung kommen.

Frage 3:

Genießt das Ausland billigere Frachten, als Sie, und in welcher Weise macht sich dies geltend?

Frage 4:

Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

Nach meiner Auffassung kann es sich doch nur um die Differentialtarife handeln, wie sich z. B. der Transport von Creuzot nach Warschau oder Wirballen gestattet?

(Wird bestätigt.)

Die Transporte von Creuzot z. B. geschehen in der Regel durch einen Hauptagenten, welcher Vertreter von Creuzot und gleichzeitig auch Vertreter österreichischer Bahnen ist. Wie der Mann es möglich macht, weiß ich nicht, aber er erhält solche Frachtermäßigungen von den österreichischen, bayerischen und badischen Bahnen außer den schon eintretenden Differentialtarifen, die auch auf unseren Bahnen von Saarbrücken nach Königsberg maßgebend sind, daß eine Lokomotive von ca. 32 t mit Tendern von 12—13 t von Creuzot bis Warschau oder an die Grenze bis Alexandrowo nur 120 Thlr. mehr kostet, als von Berlin nach derselben russischen Grenze, trotzdem die Entfernung beinahe drittehalb Mal so viel betragen soll. In Bezug auf Seetransport, besonders der amerikanischen und englischen Konkurrenz verweise ich auf bereits Gesagtes.

Vorsitzender: Von der nordamerikanischen Konkurrenz haben Sie schon gesprochen.

Herr **Schwartzkopff**: In Betreff deutscher Seetransporte möchte ich noch eine Illustration geben. Vor 5 Jahren hatte Borsig eine Lieferung von Lokomotiven nach Schweden. Bekanntlich ist Malmoe von Stralsund in 8 Stunden per Dampfer zu erreichen, und naturgemäß wollte man diesen kürzesten Weg wählen. Herr Borsig hatte sich in Stralsund wie in Stettin alle mögliche Mühe gegeben, Schiffe zu bekommen, die seine Lokomotiven, natürlich innerhalb des Schiffsraumes aufnehmen sollten, da solche als Deckgut nicht angenommen wurden.

Die Forderungen der angefragten Rheder waren jedoch zu exorbitant, da sie verlangten, daß Borsig die Kosten der Umänderung der Ladeluken, welche mehrere Tausend Thaler betrugen, zunächst tragen sollte.

Da er auch keine Krähne zum Verladen benutzen konnte, so blieb ihm nichts übrig, als die Lokomotiven via Hamburg durch die Dampferkompagnie nach Hall verladen, dort umladen und nach Gothenburg gehen zu lassen.

Auf diesem großen Umwege stellten sich die Frachtkosten immer noch um ca. 300 Thlr. pro Lokomotive billiger als über Stettin resp. Stralsund, wie mir Herr Borsig mittheilte.

Vorsitzender: Wir können zu dem Kapitel „Verkaufspreise" übergehen.

d. Verkaufspreise.

Frage 1:

Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihre Werke am Ursprungsorte?

Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Frage 3:

Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

Diese Fragen sind durch Ihr Tableaux erledigt?

Herr **Schwartzkopff**: Ja, durch die 2 Spezialtabellen, wovon die erste Tabelle die Lokomotivpreise, die zweite Tabelle die Preise der Gießereiprodukte in verschiedenen Jahrgängen behandelt.

Vorsitzender: Dadurch wäre wohl auch zugleich die dritte Frage erledigt?

(Wird bestätigt.)

Frage 4:

Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Frage 5:

Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

Herr **Schwartzkopff**: Ja, meine Herren, das geschieht allerdings, und zwar richtet sich dies nach dem Bedarf an Arbeit, nach der Solidität der Abnehmer, nach der Pünktlichkeit im Bezahlen 2c. Es ist ja natürlich, daß, wenn z. B. Jemand 50 oder 100 Lokomotiven auf einmal beordert, man im Stande ist, den Einzelpreis billiger zu stellen als bei unbedeutenden Aufträgen.

Mein Werk beschäftigt sich seit ungefähr 13 Jahren mit Lokomotivenbau und hat in dieser Zeit ca. 104 verschiedene Muster oder Typen ausgeführt.

Für jede neue Type müssen auch neue Konstruktions- und Werkstattzeichnungen gefertigt werden und belaufen sich die jedesmaligen Kosten hierfür allein auf ca. 2 500 bis 3 000 ℳ.

Hierzu treten für Neuanfertigung von Modellen, Gesenken, Schablonen 2c. pro Type ca. 12—15 000 ℳ. und hat man diese beiden Posten ohne die Materialien, Löhne 2c. auf den Auftrag zu vertheilen und wären dies pro Type also ca. 18 000 ℳ. Bei einem Auftrag auf 4 Maschinen entfallen also z. B. von diesen Kosten pro Maschine ca. 4 500 ℳ., bei einem solchen auf 20 Maschinen nur ca. 1 000 ℳ. pro Maschine, so daß also von letzteren eine Maschine ca. um 3 500 ℳ. billiger hingestellt werden könnte.

Der Abnehmer eines größeren Postens ist also in Bezug auf die Einzelpreise stets im Vortheil, sowohl bei Lokomotiven als auch bei Fabrikaten des allgemeinen Maschinenbaus und der Gießerei, für welche diese Grundsätze gleichfalls mehr oder weniger gelten.

Obige Zahlen beweisen auch zugleich, welche enorme Summen auf die Generalkosten entfallen und daß der Gewinn durch so verschiedene Typen eine bedeutende Reduktion erfährt.

Ebenso ist die Entfernung bis zum Lieferorte von Einfluß, da sich die Preise natürlich um die Differenz der bezüglichen oft nicht unbedeutenden Frachten höher oder niedriger stellen.

Frage 6:

Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

Meine Herren, ich glaube, daß diese Frage schon vorher ausreichend beantwortet ist.

Frage 7:

Verkauft dasselbe für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt, und in welchem Verhältniß und aus welchen Gründen geschieht dies?

Wenn ein Land wie England beispielsweise den Markt allein in seinem eigenen Lande beherrschen kann, so können die dortigen Fabrikanten natürlich für den Export andere Normen gelten lassen und ich kenne Fälle der Preisdifferenz bei demselben Lieferanten zwischen ganz gleichen Maschinen, welche für England ca. 400 Lstr. mehr kosteten als für Rußland. Außerdem treten die bei Beantwortung der

Frage 5: „Welche Gründe liegen für die verschiedene Preisstellung vor" die erwähnten Gründe hinzu.

Hat also ein Fabrikant einheimische Maschinen zu fertigen und hierfür die gehabten Unkosten für Zeichnungen, Modelle, Gesenke, Schablonen 2c. bereits hierauf verrechnet, so kann er einen Auftrag vom Auslande auf dieselbe Type von Maschinen natürlich billiger effektuiren als für den eigenen Markt, da alsdann diese Kosten fast ganz in Wegfall kommen und dieselben, wie dargethan, die Summe von ca. 18 000 *M.* pro Type repräsentiren.

Vorsitzender: Wir würden nun zu dem folgenden Kapitel:

e. Kreditverhältnisse.

Frage 1:

Finden die Werke Ihres Distriktes Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

übergehen können.

Herr **Schwartzkopff:** Jawohl! Es liegt in der jetzigen vollständigen Deroute der Eisenindustrie, in dem geringen Zutrauen, welches man überhaupt zu derselben hat, daß Schwierigkeiten für Geldbeschaffungen im Großen und Ganzen jedenfalls vorhanden sind. Wenn solide Etablissements damit gerade nicht zu sehr zu kämpfen haben, so ist schließlich die Klage, besonders von den kleinen Fabrikanten doch ganz berechtigt; denn es werden denselben nicht nur Zinsen von 6—10 pCt. abverlangt, sondern sie sollen auch noch bedeutende Damnos für das Diskontiren ihrer Wechsel tragen. Dies sind allerdings Zustände, welche die schon geringe Kreditfähigkeit unsrer kleineren Fabrikanten noch mehr diskretiren und oft genug deren gänzlichen Ruin herbeiführen.

Vorsitzender: Damit ist zugleich die 2. Frage:

Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

erledigt, wir kommen zur Frage 3:

Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde?

Herr **Schwartzkopff:** Wir nehmen in der Regel einen Kredit von 3 Monaten für unsre Einkäufe in Anspruch und bezahlen dann entweder baar gegen Abzüge des üblichen Skontos oder akzeptiren bei größeren Abschlüssen einen Dreimonatswechsel und verfahren umgekehrt bei unserer Privatkundschaft analog. Anders stellt es sich jedoch bei unseren Lokomotivlieferungen.

Früher war es Usance, daß wir bei Ertheilung eines Auftrages bis zu 30 pCt. Anzahlungen erhielten und hiermit bereits einen großen Theil unserer Einkäufe effektuiren konnten; zwei andere Theilzahlungen erfolgten nach der amtlichen Druckprobe der Kessel und nach Uebernahme der Maschinen.

Heute dagegen müssen wir von vornherein bei Uebernahme eines Lokomotivauftrages durchgängig 10 pCt. Kaution einzahlen, welche natürlicherweise unser Betriebskapital entsprechend reduzirt und Provision und Zinsen kostet.

Die Zahlungen erfolgen meist erst 5—8 Monate nach Auftrag, nachdem wir alle unsere Selbstkosten an Material, Löhnen und Generalkosten bereits längst beglichen haben.

Frage 4:

Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt?

Ungünstige in sofern, als viele Millionen Kassenscheine von Privatbanken, welche vielfach der Industrie zur Seite standen, eingezogen und diese Beträge meist dem Kredite der Industriellen entzogen sind, günstig in sofern die sogenannten wilden Kassenscheine, welche stets Agioverluste mit sich führten aus dem Verkehre verschwunden sind.

Vorsitzender: Das bezeichnen Sie als günstig?

Herr **Schwartzkopff:** Das bezeichne ich als günstig. Man wollte ja die Scheine nicht mehr nehmen, in Berlin die bayrischen und die sächsischen, in Sachsen und Bayern wieder die preußischen nicht, immer mußte man an den Banquier bis 1/4 pCt. Provison verlieren.

Vorsitzender: Frage 5:

Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

Herr **Schwartzkopff:** Jedenfalls günstiger als bei uns. Wenn ich Rußland außer Betrachtung lasse, so ist es nur Oesterreich, das etwas höheren Diskont zu zahlen hat, als wir. Die Kreditverhältnisse sind durchschnittlich auch in Oesterreich noch etwas günstiger als bei uns — Geld ist leichter zu haben. —

Es bezahlen durchschnittlich:

England	2—3	pCt.	Diskonto,
Frankreich	3—4	=	=
Belgien und Schweiz . .	4—5	=	=
Deutschland	4—6	=	=
Oesterreich	5—7	=	=

Durchschnittlich herrscht im Auslande zur Industrie ein größeres Vertrauen und ist daher die Beschaffung von Kapitalien für Zwecke der Industrie leichter zu ermöglichen als bei uns.

f. Einfluß der Gesetzgebung.

Frage 1:

In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?

Frage 2:

Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung u. s. w.?

Herr **Schwartzkopff:** Sie wünschen, daß ich meine Antwort für beides auch zusammenfasse. Es ist keine Frage, daß natürlich der Schul- und Militärzwang manche Arbeitskräfte entzieht, indessen muß ich gestehen, daß ich als guter Patriot diese beiden Pflichten, die uns durch Gesetz auferlegt sind, zur Erziehung der jüngern Arbeitskräfte nicht entbehren möchte. Ich bin der Ueberzeugung, daß wenigstens den Leuten beim Militär das Ordre pariren beigebracht wird und habe vielfach gefunden, daß junge Leute, die vorher in Bierstuben sozialdemokratische Reden angehört und sich diesen Umsturzideen ergeben hatten, völlig geändert vom Militär zurückkamen und namentlich in der ersten Zeit nichts zu wünschen ließen, und halte ich den Vortheil, den die militärische Disziplin in die Erziehung bringt, für größer als den Verlust, den die Entziehung dieser Kräfte in nationalökonomischer Beziehung mit sich führt.

In Bezug auf die Aktiengesetzgebung sind allerdings manche Uebelstände hervorgetreten und die Freiheit der Aktiengesellschaften hat wohl manches Unsolide ins Leben gerufen. Es ist wohl hier nicht der Ort, in dieser Beziehung Vorschläge zu machen, doch möchte ich den Wunsch aussprechen, daß bei einer eventuellen Umänderung des Aktiengesetzes vor allen Dingen darauf hingestrebt würde, daß die Aufsichtsräthe, die Direktoren und höheren Beamten eine recht hohe Kaution zu stellen hätten, um durch dieses materielle Band enger an die Interessen dieser Gesellschaften gebunden zu sein und ich glaube sicher, daß hierdurch eine größere Solidität eintreten und die Verwaltung durchschnittlich mit größerem Ernste und weniger Leichtfertigkeit als dies jetzt an manchen Orten geschieht, geführt würde.

In Bezug auf die Gewerbeordnung würde ich auf die Einführung von obligatorischen Arbeitsbüchern einen großen Werth legen.

Jeder Studirende, jeder Kaufmann, jeder Ingenieur muß seine Atteste, seine Empfehlungen und Referenzen aufweisen können, während nur der Arbeiter ohne jede Legitimation, so zu sagen wild herumlaufen kann, und dabei ist dieser in den ersten Jahren seiner so früh erlangten Selbstständigkeit oft noch recht unreif und benutzt die zu früh gewonnene Freiheit in unrichtiger Weise.

Vorsitzender:

g. Allgemeine Lage.

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Herr **Schwartzkopff:** Nein, daß kann man wirklich nicht sagen. Die Lage war im Gegentheil nie trostloser als jetzt.

Vorsitzender: Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen sie?

Herr **Schwartzkopff:** In dieser Beziehung verweise ich auf die Rentabilitätstabelle der 125 Aktiengesellschaften welche leider so traurige Unterbilanzen und Verluste nachweist.

Wie sich dies speziell bei meinem Werk verhält, giebt die beigefügte Uebersichtstabelle desselben an.

Vorsitzender: Daraus geht auch die Beantwortung der Frage 3:

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?

hervor.

Herr **Schwartzkopff:** Jawohl.

Frage 4:

Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Kurz gesagt, ist die allerdings jetzt auftretende Ueberproduktion durch das Ueberverlangen der Jahre 1871 bis 1873 entstanden.

Zu jener Zeit drohten Behörden wie Private, die Bedürfnisse an Eisen, Stahl und Maschinen aus dem Auslande zu holen, sofern das Inland sie nicht befriedige.

Von allen Seiten der Eisenindustrie wurden die riesigsten Anstrengungen gemacht, den nach dem französischen Kriege auftretenden abnormen Bedarf, besonders für Eisenbahnzwecke, zu befriedigen.

Manche Werke suchten dies zu erreichen durch Vermehrung der Arbeitszeit und eventuell Einführung der Nachtarbeit, manche indessen ließen sich, durch die Gunst der Zeit verführt, zu großen Erweiterungen hinreißen, ebenso entstanden auch Neuschöpfungen mancher Art.

Alles das deckte indessen den damaligen Bedarf nicht, und die konkurrirenden Ausländer, gleichfalls einer unmäßigen Entwickelung folgend, lieferten trotz der damals vorhandenen Zölle viel nach Deutschland.

Nachdem bekanntlich im Jahre 1873 ein bedeutender Rückschlag erfolgte, Zollreduktionen für Deutschland eintraten und schließlich mit dem Jahre 1877 unsre Zollschranken fielen, war es besonders die Ueberproduktion des Auslandes, welche sich auf den deutschen Markt abwälzte und dadurch Deutschlands Eisenindustrie und Maschinenbauverhältnisse zu der jetzigen traurigen Lage herunterdrückte.

Herr **v. Schloer:** Es wäre gewiß in hohem Grade dankenswerth, wenn der geehrte Herr Sachverständige uns vielleicht im Allgemeinen angeben könnten, wie sich die Konsumtion, beziehungsweise die Nachfrage nach den Produkten Ihrer Industrie heute der Nachfrage in den Jahren 1872 und 1873 gegenüber stellt. Ich meine: wieviel Lokomotiven werden vielleicht jetzt durchschnittlich pro Jahr von den deutschen Eisenbahnen verlangt und wie viele wurden im Allgemeinen in den Jahren 1872/73 von den Bahnen angeschafft?

Der Grund, von dem ich bei meiner Frage bestimmt werde, ist der, zu erfahren, wie weit die Konsumtionsfähigkeit der Eisenbahnen zurückgegangen ist, beziehungsweise ob nicht vielleicht durch zu große Bestellungen in den betreffenden Jahren 1872 - 74 der Bedarf der Bahnen antizipirt wurde und dadurch eine Rückwirkung auf die heutige Produktion entstanden ist, welche als Mißstand von der betreffenden Industrie empfunden werden muß.

Herr **Schwartzkopff:** In den Jahren 1871 und 1872 wurden im hiesigen Vereine deutscher Eisenbahnkunde auf Veranlassung der betreffenden Behörden durch Ministerialbeamte Vorträge veranlaßt, welche statistisch nachwiesen, daß die Eisenindustrie und besonders die Lokomotivbaubranche auf lange Jahre hinaus in dem damaligen Zustande nicht in der Lage sein würde, den Bedarf zu befriedigen.

Es wurde uns statistisch nachgewiesen, daß allein der Ersatz an Lokomotiven für deutsche Bahnen sich auf 700 Stück pro Jahr beziffern würde, während eine mindestens gleiche Zahl für die projektirten Neubauten deutscher Linien erforderlich sei.

Es sind auch notorisch in jenen Jahren 1400 Maschinen pro Jahr gebraucht worden.

Von da ab jedoch ging der Bedarf mit solchen Riesenschritten abwärts, daß im Jahre 1877 überhaupt nur zirka 250 deutsche Lokomotiven für Deutschland in Auftrag gegeben wurden, um welche 16 Fabriken inkl. Elsaß-Lothringen konkurrirten, deren Einzelleistungsfähigkeit von 50 - 200 Maschinen pro Jahr beträgt.

Zumal seit einigen Jahren der russische Markt, für den die deutschen Fabriken auch jährlich Hunderte von Maschinen geliefert hatten mehr und mehr in Wegfall kommt, ist es natürlich, daß der deutsche Lokomotivbau, — sonst so hoch angesehen — zur Zeit in einem traurigen Verfall begriffen ist.

Vorsitzender: Auf wieviel Lokomotiven jährlich ist Ihr Werk eingerichtet?

Herr **Schwartzkopff:** Sie sehen aus der Tabelle, daß die Maximalleistung 1873/74 140 Stück war, indessen würde ich heute in der Lage sein, vermöge der Verbesserungen die inzwischen in Bezug auf einzelne Zweige der Fabrikation gemacht sind, wenn es verlangt würde, immerhin 150—160 Stück pro Jahr zu erbauen.

Herr **Meier:** Sind Ihres Wissens fremde Lokomotiven von England, Belgien, Oesterreich in den letzten beiden Jahren nach Deutschland eingeführt worden?

Herr **Schwartzkopff:** Nein, und zwar bei den Staatsbahnen ganz ausdrücklich nicht auf Veranlassung und Befehl des Ministers. Die Privatbahnen haben ja selbst Veranlassung genug, die inländische Industrie zu erhalten zu suchen.

Vorsitzender:

II.

Wirkung der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markte.

Frage 1:

Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Herr **Schwartzkopff:** Diese Frage dürfte erledigt sein.

Vorsitzender: Ebenso die

Frage 2:

Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

Herr **Schwartzkopff**: Als Eisenkonsument beziehe ich, wie schon bemerkt, nur verhältnißmäßig geringe Quantitäten englischen Stahls und schottischen Roheisens, Bleche, Façon- oder Stabeisen 2c. seit Jahren überhaupt nicht.

Vorsitzender: Die nächste

Frage 3;

Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

ist auch erledigt.

Frage 4:

Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

Wenn die Zölle eingeführt würden, würden Sie meinen, daß Sie die ausländischen Produkte so theuer bekämen, daß Sie sie trotz besserer Qualität im Lande nicht beziehen würden?

Herr **Schwartzkopff**: Nein.

Vorsitzender: Frage 5:

Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

Herr **Schwartzkopff**: England diktirt uns für jetzt die Preise durchschnittlich in allen Branchen der Eisenindustrie; bei der kolossalen Entwickelung Amerikas wird dies sehr bald tonangebend sein.

Vorsitzender: Frage 6:

Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Herr **Schwartzkopff**: Besondere Grenzen bin ich nicht im Stande anzugeben, aber wohin ich in's Ausland geliefert habe, sind Konkurrenten anderer Nationen auch vertreten.

Vorsitzender: Aber im Inlande?

Herr **Schwartzkopff**: Momentan nicht; früher dagegen ist es der Fall gewesen.

Vorsitzender: Frage 7:

Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

Her **Schwartzkopff**: Die Frage dürfte sich durch das bisher Gesagte erledigen, wobei ich die Produktionspreise des Auslandes als niedriger bezeichnet habe.

Vorsitzender: Die Frage 8:

Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

ist erledigt.

Frage 9:

Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Herr **Schwartzkopff**: Meiner Ansicht nach wirken alle Exportbonifikationen fremder Nationen bei dem Import schädigend auf den deutschen Markt.

Jedenfalls sind die titres d'acquits als bedeutende Exportbonifikationen Frankreichs anzusehen und bedrücken besonders die Gießereien, Röhrenfabriken 2c. von Elsaß-Lothringen, Baden, Württemberg, Bayern und des südwestlichen Preußen, während die Lokomotiv- und Maschinenfabriken Mittel- und Norddeutschlands davon nur indirekt getroffen werden.

Vorsitzender: Frage 10:

Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Herr **Schwartzkopff**: Die Zollfreiheit an unsern Grenzen begünstigt zur Zeit alle Nationen. Hoffentlich wird sie bald vorübergehen. Oesterreich's Valutenverhältnisse machen es auf unserem Markte durchschnittlich sehr konkurrenzfähig.

Vorsitzender: Frage 11:

Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt?

Herr **Schwartzkopff**: Zur Zeit kann man wohl behaupten, es nehmen sich die höheren Regierungsorgane der Leiden der Eisenindustrie nach Kräften an; so ist nach Möglichkeit vermieden, vom Auslande Beziehungen zu machen, wenn man es irgend im Inlande haben kann; ebenso die Privatbahnen im Großen und Ganzen. Sie drohen wohl einmal mit der ausländischen Konkurrenz und pressen die Preise herunter, aber bestellen doch im Inlande. Man kann das von den Kommunalbehörden und Privaten im Ganzen nicht so sagen; in dieser Beziehung ist z. B. unser Berliner Magistrat sehr kosmopolitisch.

Vorsitzender: Frage 12:

In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Herr **Schwartzkopff**: Es würde sofort natürlicher Weise auf das Werfen der Preise influiren und das Ausland uns dann mit seinen Produkten überfluthen und erdrücken.

Herr **Meier**: Eine Frage, die eigentlich vielleicht zum Vorhergehenden gehört!

Existirt eine Vereinbarung unter den Lokomotivfabriken, um die Preise festzusetzen und festzuhalten?

Herr **Schwartzkopff**: Es ist wohl ein offenes Geheimniß, daß dieselbe besteht. Die Nothwendigkeit dazu glaube ich Ihnen in den Preisen nachgewiesen zu haben, für die Lokomotiven übernommen worden sind, sowie auch in den Verlusten, die durch derartige Preise nicht nur mein Werk, sondern auch sämmtliche andere Werke — und zum Theil in noch höherem Maße — erlitten.

Es wurden Offerten abgegeben, bei denen positiv bis 4000 Thlr. pro Lokomotive zugesetzt wurden.

Nach meiner Tabelle ist der wirkliche Selbstkostenpreis sogenannter Normalmaschinen pro 100 kg circa 104 *M.* und resultiren durch den erhaltenen Preis von 37 450 *M.* pro Stück nur circa 81 *M.* Dennoch wurde dieser niedrige Preis noch um 6 450 *M.* unterboten.

Um also zu verhüten, daß die Lokomotivindustrie, die schon mehr als genug damit laborirte, daß ihr die nothdürftigste Beschäftigung fehlte, auch noch durch die Uebernahme dieser wenigen Arbeit bedeutende Verluste trug, die ihren Ruin noch mehr beförderten, sahen sich sämmtliche Industrielle dieser Branche genöthigt, eine Verbindung zu gründen.

Herr **Meier**: Seit wann hat das stattgefunden?

Herr **Schwartzkopff**: Seit 18. April 1877, wo, wie eben bemerkt, die inländische Konkurrenz bei Submissionen einen vollständig selbstmörderischen Charakter annahm, der aus dem großen Mangel an Arbeiten der Lokomotivfabriken entstanden war.

Vorsitzender: Das umfaßte sämmtliche deutsche Fabriken?

Herr **Schwartzkopff:** Ja; die Preisbestimmungen werden derartig gemacht, daß wir für jetzt nur Material, verausgabte Löhne und Generalkosten, also unsere Selbstkosten, decken; von einigermaßen entsprechendem Verdienst ist immer noch keine Rede.

Vorsitzender: Die Selbstkosten decken sich mit dem Verkaufspreise?

Herr **Schwartzkopff:** Ja, so stehen die Verhältnisse. Ich bemerke nachträglich wiederholt, daß die Verzinsung des Anlagekapitals nicht in unseren Selbstkosten enthalten ist.

Vorsitzender: Frage 13:

Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Herr **Schwartzkopff:** Aus den angeführten Gründen: ja. Es hat eben die Materialien viel billiger als wir, wird also die Preise dafür noch reduziren können; ich bin überzeugt, daß besonders England auch in seinen Löhnen zurückgehen kann.

Vorsitzender: Frage 14:

In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Herr **Schwartzkopff:** Durchaus nicht, unsere Arbeiter müssen jetzt schon Hunger leiden und unsere Werke arbeiten zum größten Theile mit Unterbilanz.

Vorsitzender: Frage 15:

Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Herr **Schwartzkopff:** Betriebsverbesserungen hat wohl Jeder von uns angestrebt, und ich muß auch sagen, wir haben seit 1873 manche eingeführt. Um einzelne Momente anzuführen, erwähne ich in Bezug auf die Herstellung der Schmiedestücke, das Pressen derselben, was die Arbeit ungemein erleichtert, mehr Massenproduktion zuläßt und bessere und billigere Fabrikate erzeugt. In Bezug auf mechanische Werkzeuge seien besonders Verbesserungen der Schmirgelschleifereien, der Fraisemaschinen, der Anwendung von sog. Revolverbänken verschiedenster Konstruktionen erwähnt. Stehen geblieben ist wohl Keiner, aber wenn wir darin dem Auslande vielleicht nicht in gleichem Schritte folgen können, so sind es die Kapital- und Kreditverhältnisse und besonders der Mangel an Aufträgen, welche die deutsche Maschinen- und Eisenindustrie im Allgemeinen davon abhalten.

Vorsitzender: Frage 16:

Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

Herr **Schwartzkopff:** Erledigt sich durch Beantwortung der vorigen Frage.

Vorsitzender: Frage 17:

Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Herr **Schwartzkopff:** Die ungeheuren Preisreduktionen, welche wir seit 1873 durchgemacht haben, sind wohl keine Folge der Zollveränderungen, sondern es liegt hierfür der Grund in besonderen Konjunkturen, in den drohenden Kriegen, besonders aber im Mangel an Nachfrage und Bedarf, wie bereits näher erörtert. Beispielsweise 1400 Lokomotiven gegen 250.

Wenn nun z. B. schottisches Eisen von 17,10 *M.* pro 100 kg auf 6,84 *M.* zurückgegangen ist, wir also eine Preisdifferenz von 10,26 *M.* haben, so ist für diesen Betrag wohl der Zoll von eventuell 30—60 ₰ ziemlich unbedeutend und influirt demgemäß wenig auf unsere Selbstkosten.

Im Großen und Ganzen möchte ich dagegen behaupten, daß die Aufhebung der Zölle nachtheilig gewirkt hat, da der einheimische Markt hierdurch der ausländischen Konkurrenz frei geöffnet ist und diese dem inländischen Fabrikanten viel Arbeit entzieht resp. ihn zwingt, billiger zu arbeiten.

Vorsitzender: Frage 18:

Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Herr **Schwartzkopff:** Es existirten Propheten, die sagten: Wenn die Zölle ganz aufgehoben würden, dann würden wir besonders in unseren Ostseeprovinzen, an den Häfen 2c. eine blühende Eisenindustrie erstehen sehen. Ja, die Versuche sind gemacht worden — wie traurig sie abgelaufen sind, ist wohl allgemein bekannt. Es würde deshalb die Frage dahin zu beantworten sein, daß die Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen einen günstigen Einfluß durchaus nicht gehabt haben.

Vorsitzender: Frage 19:

Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Herr **Schwartzkopff:** So lange wir keine Zölle, also keinen Schutz gegen ausländische Konkurrenz haben, würde ein Aufschwung unserer Industrie auch eine Vermehrung der ausländischen Konkurrenz bedeuten und dieser Aufschwung unserer einheimischen Industrie wenig zu Gute kommen.

Vorsitzender:

III.

Die deutsche Eisenindustrie auf auswärtigem Markte und der Einfluß ausländischer Zollsätze.

Frage 1:

Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

Frage 2:

Nach welchen Gegenden, in welchen Produkten und Quantitäten ist dies der Fall?

Frage 3:

In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen?

sind erledigt.

Frage 4:

Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der dortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

Herr **Schwartzkopff:** Durch beides.

Vorsitzender: Frage 5:

Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Herr **Schwartzkopff**: In beiden Fällen ohne Einfluß. Zur vorigen Frage möchte ich mir noch eine Bemerkung erlauben.

Der Hauptmarkt für die deutsche Maschinenindustrie ist oder war vielmehr Rußland und dort hat die einheimische Industrie gegen die ausländische Konkurrenz ganz wesentliche Begünstigungen, namentlich in der letzten Zeit.

Es bestehen Verfügungen der Ministerien, die so zu sagen Gesetzeskraft haben, daß ein Staatsinstitut resp. die Eisenbahnen, die, außer wenigen geringen Ausnahmen, vom Staat unterstützt sind, bei Bedarf ihre Aufträge dem Inlande zukommen lassen müssen, selbst wenn dasselbe bis zu 20 pCt. theurer ist. Rechnet man hierzu die sehr hohen Zölle, namentlich für Lokomotiven, so kann man sagen, Rußland hat sich fast hermetisch abgeschlossen, und wir können jetzt nur auf Aufträge von dort rechnen, wenn der Bedarf dort selbst eben durchaus nicht gedeckt werden kann.

Herr **Meier**: In Rußland?

Herr **Schwartzkopff**: Ich spreche davon speziell.

Vorsitzender: Die nächste Frage:

Frage 6:

Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden?

fällt weg, da Sie keine Nachtheile angegeben haben.

Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Herr **Schwartzkopff**: Diese Frage ist jedenfalls zu bejahen.

Vorsitzender: Frage 8:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Herr **Schwartzkopff**: Verkehrserleichterungen an den Grenzen beispielsweise und Frachtermäßigungen, erstere würden indeß nur unbedeutend sein im Verhältniß zu letzteren.

Vorsitzender: Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

Herr **Schwartzkopff**: Mit Beantwortung der Frage A. II. 9 erledigt sich wohl auch diese Frage.

Vorsitzender: Frage 10:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

Herr **Schwartzkopff**: Das kann sich nur an den Grenzen fühlbar machen. Wir im Innern und Norden haben allerdings davon nicht zu leiden, wenn die Herren, die an der Grenze sitzen, vielleicht in Bezug auf die Arbeitskräfte und Rohmaterialien durch das konkurrirende Ausland in Mitleidenschaft gezogen werden, so ist es bei uns wenigstens nicht der Fall.

Vorsitzender:

IV.

Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Frage 1:

Erfordert die Fortexistenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Herr **Schwartzkopff**: Ja, unbedingt.

Vorsitzender: Frage 2:

Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Herr **Schwartzkopff**: Ja.

Vorsitzender: Frage 3:

Wie hoch müssen anderenfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Herr **Schwartzkopff**: Hierzu habe ich eine Tabelle gegeben, als Extrakt der Arbeiten, die ich seiner Zeit im Verein mit vielen Herren der Eisenindustrie gemacht habe und die ich als Ausdruck unserer Wünsche hiermit zu den Akten gebe.

Position des Tarifs.	Zusammenstellung und Gruppirung der einzelnen Positionen des autonomen Tarifes der Eisen- und Stahlindustriellen.	Zollsatz pro Zentner. ℳ.
Pos. 6.		
1. a)	Roheisen aller Art, altes Brucheisen, Abfälle aller Art von Schmied-, Walzeisen und Stahl	0,30
b)	Gebrochene Eisenbahnschienen	0,50
c)	Luppeneisen, noch Schlacken enthaltend, Rohschienen, Ingots	0,60
d)	Roh- und Cementstahl, Guß- und raffinirter Stahl	1,00
2. a)	Geschmiedetes und gewalztes Eisen in Stäben (mit Einschluß des façonnirten), Radkranzeisen, Pflugschaareneisen, Winkeleisen, T- und U-Eisen, Eisenbahnschienen, Eisenbahnlaschen und Unterlagsplatten, eiserne Eisenbahnschwellen	1,00
b)	Eisen- und Stahlplatten:	
	α) von und über 3 mm Stärke .	1,25
	β) unter 3 mm Stärke (Bleche) .	2,00
	γ) polirt und gefirnißt , . . .	2,50
	δ) Weißblech (verbleites, verzinktes, verzinntes Eisenblech) . . .	3,00
c)	Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, verzinnt, verzinkt:–	
	α) von und über 5 mm Stärke .	1,00
	β) unter 5 mm Stärke . . .	1,50
d)	Gewalzte und geschweißte, gezogene schmiedeiserne Röhren	2,00
e)	Anker, Anker- und Schiffsketten . . .	2,00
3. a)	Ganz grobe Gußwaaren in Oefen, Platten, Gittern, Röhren und dergleichen . .	1,00
b)	Ganz grobe Eisenwaaren aus Schmiedeeisen und Stahl, Brücken- und Brückentheile, Eisen und Stahl zu Bauzwecken verarbeitet, roh vorgeschmiedete Maschinentheile, Eisenbahnaxen, Eisenbahnradreifen, Eisenbahnräder, Puffer, Kanonenrohre aus Stahl und dergleichen	1,50
4.	Grobe Eisen- und Stahlwaaren:	
	a) ordinärster Qualität: Ambose, Schraubstöcke, Winden, Drahtseile, Drahtstifte, Hakennägel,	

Position des Tarifs.	Zusammenstellung und Gruppirung der einzelnen Positionen des autonomen Tarifes der Eisen- und Stahlindustriellen.	Zollsatz pro Zentner ℳ.
	Schippen, Pfannen, Pflugschaaren, Schmiedhämmer, Wagenfedern, Polsterfedern, Brecheisen, Hemmschuhe, Hufeisen, und dergleichen	1,50
	b) ordinärer Qualität: Eisengußwaaren, welche gefirnißt, abgeschliffen, jedoch nicht polirt sind, desgleichen solche, welche aus Eisenguß und Schmiedeeisen, oder Eisenblech, oder Stahl, oder Draht, auch in Verbindung mit Holz gefertigt sind, sodann Drahtgewebe, Drahtwaaren, Fallen, Fangeisen, Dung-, Heu- und Ofengabeln, Harken, Kessel, Ketten, Nägel, Ringe, Schraubenmuttern, Bolzen, Schürhaken, Waagebalken, Waagen, Thür- und Fensterbeschläge, Aexte, Kaffeetrommeln, Hacken, kleine gegossene Schloß- und Thürtheile, Arm- und Strohfeilen, Eisenbahnwagenfedern, ordinäre Blechwaaren, Bügeleisen, ordinäre eiserne Meubel und dergleichen	2,50
	c) mittlerer Qualität: alle unter a) und b) angeführten Gegenstände verkupfert, verzinkt, verzinnt oder emaillirt, sodann Hämmer, Schlösser, grobe Messer, Sensen, Sicheln, Striegeln, Thurmuhren, Schraubenschlüssel, Winkelhaken, Holz-, Schloß- und Drahtschrauben, Zangen, gepreßte Schlüssel und dergleichen	4,50
	d) bester Qualität: Degen, Klingen, Handfeilen, Hobeleisen, Tuch-, Schneider-, Hecken- und Blechscheeren, Sägen, Bohrer, Schneidkluppen, Maschinen- und Papiermesser, alle Werkzeuge von Stahl und dergleichen ...	7,00
5.	Feine Eisen- und Stahlwaaren:	
	a) aus feinem Eisenguß, als leichtem Ornamentenguß, polirtem Guß, Kunstguß, schmiedbarem Eisenguß, auch in Verbindung mit Stahl, Schmiedeeisen, Holz und anderen Materialien, soweit diese Artikel nicht unter Kurzwaaren und Quincaillerien gehören	12,00
	b) aus Schmiedeeisen, oder Stahl, polirt, lakirt, Messer, Stricknadeln, Häkelnadeln, Scheeren,	

Position des Tarifs.	Zusammenstellung und Gruppirung der einzelnen Positionen des autonomen Tarifes der Eisen- und Stahlindustriellen.	Zollsatz pro Zentner. ℳ.
	Schwertfegerarbeit, jedoch mit Ausnahme der unter c. — e, genannten	12,00
	c) Nähnadeln, Schreibfedern aus Stahl, Uhrfournituren, Gewehre	30,00
	d) Uhrwerke	60,00
	e) Nähmaschinennadeln	120,00
Pos. 7.	Erze aller Art	—
Pos. 15. b)	Maschinen:	
	α) Tender und Dampfkessel ..	2,00
	β) Maschinen vorwiegend aus Holz	2,00
	γ) Maschinen vorwiegend aus Gußeisen	3,00
	δ) Maschinen vorwiegend aus Schmiedeeisen oder Stahl, Lokomotiven, Lokomobilen, auch Maschinen zur Vorbereitung zum Spinnen, Zwirnen, Weben, zum Stricken, Sticken, Wirken, Nähen, desgleichen Maschinen zum Appretiren der Textilstoffe	4,00
3.	Kratzen und Kratzenbeschläge	18,00
c) 1.	Eisenbahnfahrzeuge:	
	α) weder mit Leder noch mit Polsterarbeit	6 pCt.
	β) andere	10 =
d) 1.	Eiserne Seeschiffe	5 =
d) 2.	Eiserne Flußschiffe	5 =

Vorsitzender: Frage 4:

Welche Nachtheile und und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:

a) für die Eisenindustrie selbst,

b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

Herr **Schwartzkopff**: Für die Eisenindustrie wohl nur Vortheil, für den Zwischenhandel vielleicht zu Anfang kleinere Nachtheile, die sich bald ausgleichen dürften durch eine Kräftigung der inländischen Konsumtion resp. des deutschen Exports, für die Transportinteressenten selbst, soweit sie besonders Eisenbahnen sind, auch nur Vortheile, denn bekanntlich kranken die Bahnen daran, daß sie vorzüglich durch die verminderten Transporte der Eisenindustrie jetzt nicht mehr die Hälfte der früheren Güter zu befördern haben.

Vorsitzender: Und die Konsumenten?

Herr **Schwartzkopff**: Für die Konsumenten spielt es keine Rolle, besonders wenn Sie die Landwirthschaft meinen.

Vorsitzender: Wieviel glauben Sie, daß der Landwirth für den Morgen an Eisen braucht?

Herr **Schwartzkopff**: Ich selbst habe Aufstellungen darüber nicht gemacht, aber nach statistischen Erhebungen beziffert sich nach Mittheilungen des Herrn Fürsten Reichskanzlers das Plus, welches der Landmann durch die Wiedereinführung der Eisenzölle pro Morgen zu tragen hätte, [auf 3 ₰ und dürfte dieser unbedeutende Zuschlag die Interessen des Landmanns nicht schädigen, resp. es ohne Bedeutung für ihn sein, ob er das Eisen mit oder ohne Zoll bekömmt, da

der Zwischenhändler diesen Profit jedenfalls für sich ausnutzt.

Vorsitzender: Es kommt auf die Quantität Eisen an pro Morgen.

Herr **Schwartzkopff:** Die Antwort darauf muß ich schuldig bleiben.

Vorsitzender: Frage 5:

Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Herr **Schwartzkopff:** Wenn zur jetzigen Zeit nach dem Beispiele Frankreichs durch Gesetz eine massenhafte Ausführung von Kanälen und Sekundärbahnen angeordnet würde, so würde außer der direkten Unterstützung der Eisenindustrie und des Maschinenbaues auch noch die Möglichkeit geboten sein, dem deutschen Vaterlande in seiner verhältnißmäßig langen Ausdehnung billigere Transporte seiner Materialien und Fabrikate zu verschaffen und es dadurch England, Frankreich, Belgien gegenüber konkurrenzfähiger machen. Auch die Einrichtung unserer Seehäfen, besonders Anlage von mehr und schwereren Krähnen, sowie die Verbesserung unserer Seeschifffahrt durch Beschaffung großer Transportschiffe mit großen Ladeluken, worauf früher bereits von mir hingewiesen, müßte für unseren Export nach transmarinen Ländern von besonders gutem Einfluß sein. Staatsunterstützungen unserer Rhederei in dieser Richtung dürften eine rentable Kapitalsanlage sein.

Vorsitzender: Frage 6:

Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Herr **Schwartzkopff:** Nur theilweise.

Vorsitzender:

V.

Statistik.

Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen und event. welche?

Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Herr **Schwartzkopff:** Jedenfalls ist durch die Natur unserer deutschen Statistik der Zweck derselben nicht erreicht. Wir können vor Allem aus derselben nicht ersehen, was nur das Land durchpassirt, und das verschiebt das Bild nach jeder Richtung kolossal. In dieser Beziehung schließe ich mich den Anträgen an, die wohl schon mehrfach hier gestellt sein werden, daß einfach eine kleine statistische Erhebungsgebühr eingeführt werden möchte etwa derartig, daß jedem Frachtbriefe selbst für nicht steuerpflichtige Gegenstände ein Kupon angehängt ist, der an den Zoll- oder Grenzämtern detachirt wird. Dann sind wir im Stande, diese Zahlen korrekter zu stellen. Wie wünschenswerth und nothwendig dies ist, ist keinem Zweifel unterworfen, wenn man erwägt, daß aus der Statistik stets Schlüsse gezogen werden und die Prosperität der Eisenindustrie 2c. entweder daraus behauptet oder angefochten wird. Wenn aber die positiven Zahlen fehlen, so ist dies unmöglich und gibt nur Trugschüsse.

Vorsitzender: Ein Gesetzentwurf der Art hat wohl schon dem Reichstage vorgelegen?

Herr **Schwartzkopff:** Ich muß allerdings gestehen, daß mir der Inhalt desselben nicht bekannt ist.

Vorsitzender: Es wurde von einem der Herrn Sachverständigen gesagt, daß der Transport sehr vertheuert werden würde durch die statistische Erhebungsgebühr bei seinem eigenen Fabrikate, welches in Nägeln bestand. Nach dem Gesetzentwurfe hätte jedes Colli die Gebühr zu bezahlen. Demnach, würde ein Waggon, wenn er viele Collis enthielte, eine sehr große Erhebungsgebühr zu zahlen haben.

Herr **Schwartzkopff:** Ich weiß nicht, was der betreffende Herr unter Colli versteht; er kann doch bloß Fässer, Kisten, Ballen 2c. meinen.

Vorsitzender: Er versteht darunter die einzelnen kleinen Packete, einzelne Pfunde 2c.

Herr **Schwartzkopff:** Wenn eine derartige kleine Erhebungsgebühr eingeführt würde, wäre wohl durch das Gesetz zu bestimmen: daß kleinere Packete zu einem Kolli in Kisten, Fässer oder Ballen von 2—3 Ctr. zusammengefaßt werden und in solchem Zustande erst als 1 Kolli gelten, von welchem eine minime Erhebungsgebühr zu zahlen ist.

Vorsitzender: Dagegen ist der Einwand erhoben worden, daß das die Konsumenten nicht wünschten.

Herr **Schwartzkopff:** Zum ersten Theile der letzten Frage möchte ich noch bemerken: Es ist in der Tabelle V. nach der Zusammenstellung der deutschen Gewerbe-Statistik vom Geheimrath Engel aus dem Jahre 1875 ein Nachweis geführt, wie viel Arbeiter in der Eisenindustrie beschäftigt sind.

Diese Zahlen sind in den uns übergebenen statistischen Notizen unter Nr. IX. Seite 17 nicht vollständig enthalten, da hierin zunächst die Eisenerzgruben ganz ausgelassen sind.

Nach Engel stellt sich das Hüttenwesen inkl. Eisenerzgruben auf . . . 2 013 Betriebe mit 137 350 Arbeitern,
die Eisen und Stahlverarbeitung inkl. der kleineren Privatwerkstätten auf 149 785 " " 354 973 "
die Maschinenfabrikation auf . . . 83 635 " " 307 705 "

mithin in Summa Hüttenwesen, Eisen und Stahlbearbeitung u. Maschinenfabrikation auf . 235 433 Betriebe mit 800 828 Arbeitern.

Tabelle V.

Zu Frage: Abtheilung V. alin. 2:

In den übersandten statistischen Notizen sind auf S. 16 u. 17 die in der deutschen Eisenindustrie beschäftigten Arbeitskräfte zusammengestellt, dabei aber die Arbeiter des Erzbergbaues weggelassen worden.

Beim Erzbau waren thätig:

in 1872:	39 421 Arbeiter,	in 1875:	28 138 Arbeiter
1873:	39 491 "	1876:	26 206 "
1874:	31 733 "	1877:	? "

Hierzu kommen noch ferner die Arbeiter der Kleineisenindustrie, des Maschinenbaues im weitesten Umfange und der Eisen verarbeitenden Kleingewerke.

Die Gewerbezählung im Dezember 1875 ergibt für das deutsche Reich (Engel, Industrielle Enquete):

Hüttenwesen:	Werke (Betriebe)	Arbeiter
Eisenerzgruben	966	25 076
Hütten-, Stahl- und Walzwerke	1 047	112 247
	2 013	137 350
Eisen und Stahlverarbeitung:		
Gießereien	696	34 879
Schwarz- u. Weißblechfabriken	53	2 600
Blechwaaren-Fabr. u. Klempnerei	15 240	38 003
für Stifte, Ketten, Schrauben	10 966	22 088
Hufschmieden	79 507	134 177
Schlossereien	24 742	70 107
Zeug- und Messerschmieden .	16 630	43 346
Nähnadelfabriken	69	3 976
für Nadler- und Drahtwaaren	1 882	5 797
	149 785	354 973

Maschinenfabrikation:	Werke (Betriebe)	Arbeiter
Maschinen, Werkzeuge . . .	8 613	149 590
Wagenbau	50 372	85 017
Schiffbau	1 356	11 064
Schußwaffen	2 131	5 508
Mathematische u. physikalische Instrumente	2 907	10 999
Zeitmeß-Instrumente . . .	12 801	23 675
Musikinstrumente	4 168	16 168
Chirurgische Instrumente .	1 150	2 154
Beleuchtungs-Apparate, Lampen	137	3 530
	83 635	307 705
Hüttenwesen . . .	2 013	137 350
Eisenverarbeitung . .	149 785	354 973
Maschinenfabrikation .	83 635	307 705
	235 433	800 028

Die Zahl der in der gesammten deutschen Eisenindustrie direkt beschäftigten Arbeitskräfte wird daher für 1875 zu rund 800 000 anzunehmen sein.

Herr **von Schloer**: Würden Sie vielleicht noch einen Schritt weiter gehen und die Leute der Kleineisenindustrie mit hineinrechnen?

Herr **Schwartzkopff**: Die sind eingerechnet: Es zählen zu den Eisen- und Stahlverarbeitern die Arbeiter in Blechwaaren, Klempner, Hufschmiede, Zeug- und Messerschmiede, Drahtwaarenarbeiter ꝛc., zur Maschinenfabrikation auch die Erzeugnisse von Werkzeugwaaren, Meßinstrumente, chirurgische Instrumente, Musikinstrumente, Beleuchtungsapparate, Lampen ꝛc.

Es sind dies nach der Statistik von Engel Gewerke, die sämmtlich unedle Metalle verarbeiten.

Herr **Huber**: Sie haben auch musikalische ꝛc. Instrumente in die Uebersicht aufgenommen?

Herr **Schwartzkopff**: Ich erwähnte bereits, daß das aus der Statistik des Geh.-Raths Engel entnommen ist, er hat die Musikinstrumente mit aufgeführt. Es sind besonders Blechinstrumente gemeint, doch ist es für die Gesammtsumme ziemlich gleichgültig, wenn die Instrumentenfabriken in Wegfall kommen; jedenfalls würde die Eisenindustrie immerhin wenigstens $^3/_4$ Millionen Arbeiter oder inkl. deren Familien wenigstens rund $2^1/_4$ Millionen bis $2^1/_2$ Million Menschen zu ernähren haben, d. h. über den zwanzigsten Theil des deutschen Reiches.

Vorsitzender: Das ist Metallindustrie, aber nicht Eisenindustrie.

Herr **Schwartzkopff**: Ja, wir Maschinenfabrikanten verarbeiten auch viel Metall, das ist ja nicht zu trennen; nur die Bezeichnung dürfte anders gewählt werden z. B. grobe Metallwaarenfabrikation; wir können unmöglich Kupfer und Bronce bei unserer Fabrikation ausschließen.

Vorsitzender: Ich danke dem Herrn Sachverständigen und schließe die Sitzung.

(Schluß 12 Uhr 40 Min.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Einunddreißigste Vernehmung

am

23. November 1878

(Nachmittag 1 Uhr 5 Minuten).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender,
" Geh. Ober-Regierungsrath Huber,
" Königl. bayr. Staatsrath von Schloer,
" Geh. Kommerzienrath Stumm,
" H. H. Meier,
" Geh. Bergrath Dr. Wedding.
Sachverständiger: Herr Konsul Scheele aus Stettin.

(Fragebogen D.)

Vorsitzender: Herr Konsul Scheele betreibt einen Eisenhandel in Stettin und wird in Folge dessen die Güte haben uns die Fragen aus dem Fragebogen D. zu beantworten.

Ich darf mir zuvor wohl die Frage erlauben, von woher Sie Ihre Bezüge zum Verkauf des Eisens machen?

Herr **Scheele**: Das Hauptgeschäft, das wir haben, ist in Roheisen und fabrizirtem Eisen für Maschinenbau, Schiffsbau und Eisenbahnen. Die meisten Bezüge kommen von England und einiges Wenige von Schweden; in früheren Jahren, ungefähr bis 1874, war das Geschäft mit Schweden größer. Stabeisen, Bleche u. s. w. werden seit 1865 von uns größtentheils von Schlesien, aber auch theilweise vom Rhein und von England bezogen. Belgien haben wir jetzt bereits ganz ausgeschlossen der schlechten Qualitäten wegen, auch das elsaß-lothringische Fabrikat vertheuert sich uns durch zu hohe Landfrachten.

Vorsitzender: Hat einer von den Herren hieran noch eine Frage zu knüpfen?

Wir würden in den Fragebogen eintreten.

Frage 1:

Welche Veränderungen haben die Preise der verschiedenen inländischen Eisensorten und Eisenfabrikate seit 1869 durchzumachen gehabt?

Herr **Scheele**: Zur Beantwortung der Frage 1 und 2 habe ich eine Aufstellung über die Eisenpreise des In- und Auslandes zur Stelle.

Vorsitzender: Würden Sie diese Nachweisung übergeben wollen?

Herr **Scheele**: Ja, die würde ich übergeben und kann was darauf Bezug hat, spezieller beantworten.

Roheisen inländisches pro 50 kg fr. Waggon der schlesischen Hütten, Durchschnittspreise.

1869	3,50 M. gewöhnliche Qualität, bessere 4,00 M.		
1870	4,00 "	bessere Qualitäten mit schwedischen und ungarischen Erzen als Zusatz zu schlesischen Erzen	durchschnittl. 30 u. 50 ₰ mehr
1871	4,50 "		
1872	5,00 "		
1873	5,00 bis 6,00 M.		
1874	4,50 M.		
1875	4,00 "		
1876	3,50 "		
1877	3,20 "		
1878	3,00 — 2,85 M.		

Fracht nach Stettin 70—75 ₰
rentirt nicht für die Ostseeprovinzen, sondern theilweise nur bis Niederschlesien und Berlin, für Poterieguß zu dickflüssig, und nur als Zusatz verwendbar.

Stabeisen, Schlesisches und Rheinisches.

1869 bis 1871	9,00 — 9,50 M.			
1872	10,00 — 18,00 "	Ende des Jahres,		
1873	15,00	beginnend und	12,50	schließend,
1874	12,00	" "	9,00	"
1875	9,00	" "	7,50	"
1876	7,00	" "	6,00	"
1877	6,00	" "	5,50	"
1878	5,50	" "	5,25	Juni bis 1. November.

Verkaufspreis bei 90 ₰ Fracht und Kosten 1,25 ₰ höher in Stettin.

Franko Waggon der Werke (p. Waggon).

Eisenbleche hatten denselben Verlauf als Stabeisen.

1869 9,50 ℳ } pro 50 kg.
1878 8,00 „ }

Durchschnittsfracht 90 ₰ pro 50 kg.

Gußwaaren, Röhren für Wasser und Gas.

Franko Waggon der Oberschlesischen und Niederschlesischen Werke pro 50 kg

1869 11,50
1878 6,00 — 6,25

Durchschnittsfracht 90 ₰ bis Stettin.

Verkaufspreis in Stettin 1,25 höher.

ord. Gußwaaren 1869 9,00 } franko Stettin von den be-
„ „ 1878 4,60 } nachbarten Gießereien.

Andere Fabrikate, als: Weißbleche, Doppel-T-Träger, Ketten ꝛc. haben denselben Verlauf gehabt.

Kettenfabrikation in Stettin hat schwer gelitten seit Aufhebung des Zolls und kann nur mit den stärkeren Dimensionen von ³/₄ und darüber mit England konkurriren.

Vorsitzender: Wünschen die Herren einzelne Mittheilungen aus den Zusammenstellungen?

Herr **Stumm:** Ich würde es doch für wünschenswerth halten, wenn Sie uns wenigstens einige Zahlen für die Verkaufspreise des In- und Auslandes angeben wollten, namentlich da, wo eine effektive Konkurrenz stattfindet.

Herr **Scheele:** Sehr gern. Ich habe die Vergleiche zwischen schlesischem Roheisen einerseits und englischem, schottischem und schwedischem Roheisen andererseits zusammengestellt. Es haben sich in den Jahren 1869 bis 1878 die schlesischen Preise stets höher kalkulirt als die ausländischen. 1869 war in Oberschlesien der Preis 3,50 ℳ pro 50 kg, zuzüglich einer Fracht von damals ca. 1 ℳ, also 4,50 ℳ loko Stettin, wogegen wir einen durchschnittlichen Verkaufspreis von 4,30 ℳ für schottisches und von 3,80 ℳ für englisches Eisen hatten. Schlesisches Roheisen hat nach unserer Gegend und den ganzen Ostseeprovinzen nie recht rentirt, wir haben alle möglichen Versuche gemacht, bei den Fabriken, namentlich den größeren Maschinenfabriken, das schlesische Roheisen einzuführen, es ist uns aber nicht recht gelungen; im Gegentheil, es geht sogar schottisches Roheisen bis heute noch selbst nach Oberschlesien.

Vorsitzender: Hat das am Preise oder an der Qualität gelegen?

Herr **Scheele:** Der bessern Qualität wegen, da das oberschlesische Roheisen dickflüssig ist, schottisches Eisen als auch englisches Roheisen als Zusatz eine bessere glatte Oberfläche erzeugt; das elsaß-lothringische und luxemburgische Roheisen besitzt zwar dieselben Eigenschaften, steht jedoch zu theuer durch die hohen Frachten.

Für Stabeisen war das Verhältniß, um Beziehungen zu machen, 1869 bis 1871 aus Schlesien bei Preisen von 9 bis 9,50 günstiger, obgleich die englischen und belgischen Preise immer etwas weniger, vielleicht 55 bis 75 ₰ pro 50 kg billiger waren, die Qualitäten der schlesischen Eisen aber dafür besser. Englisches und belgisches Stabeisen schlechter und deshalb hat der Import erst wieder mit Aufhören des Zolles vom 1. Januar 1877 etwas zugenommen.

Der Import betrug 1872 250 000 Ctr, 1876 66 628 Ctr. und steigerte sich bei steuerfreier Einfuhr 1877 auf 133 500 Ctr.

Herr **Meier:** Ist die Zunahme noch im Jahre 1878 eben so geblieben?

Herr **Scheele:** Ja, auch namentlich noch von einzelnen Sorten als Blechen, Façoneisen ist der Import seit Aufhebung des Zolls 1877 und in diesem Jahre über Stettin etwas größer als in früheren Jahren, und zwar stellt sich derselbe gegen den Import des Jahres 1872, welcher 70 792 Ctr. in Blechen betrug, gegen 1876 auf 22 167 Ctr., gegen 1877 auf 52 000 Ctr.; also mehr seit zollfreier Einfuhr 1. Januar 1877 ca. 30 000 Ctr.; der Import von 1878 ist noch nicht genau bekannt, jedoch voraussichtlich größer als 1877, sowohl in Blechen, als Stabeisen.

Herr **Stumm:** Unter Façoneisen verstehen Sie wohl hauptsächlich Träger?

Herr **Scheele:** Nein, auch Eck- und andere Sorten Façoneisen. In den Ostseeprovinzen sind die Träger noch nicht so eingeführt, um große Posten abzusetzen; wir führen nur Burbacher, weil das belgische und lothringische Fabrikat nicht für unsere Provinzen paßt.

Bei den Blechen war dasselbe Verhältniß, wie beim Stabeisen bezüglich der Preise; 1869 bis 1871 war der Preis 9,50 ℳ und erhöhte sich stufenweis beinahe bis auf das Dreifache, nämlich 27 ℳ. Im Jahre 1872/73 reduzirten sich die Preise, von 1874 an bis jetzt (1878) auf ca. 8 ℳ pro 50 kg. Die gewöhnliche Qualität der schlesischen Bleche ist viel besser als die der englischen; die gewöhnliche schlesische Qualität rangirt als englische Best-Qualität.

Vorsitzender: Die schlesischen sind besser?

Herr **Scheele:** Ja, die schlesischen und rheinischen sind besser als die gewöhnliche Qualität selbst der Staffordshire-Werke.

Vorsitzender: Woher beziehen Sie diese schlesischen und rheinischen Bleche?

Herr **Scheele:** Wir haben verschiedene Fabrikate. Hauptsächlich beziehen wir unseren Bedarf aber von der Königs-Laurahütte in Schlesien; für uns paßt überhaupt Oberschlesien als Bezugsquelle besser als die rheinischen Werke, wir können Alles viel schneller bei billigerer Fracht von dort bekommen; der Absatz, den wir haben, ist ganz bedeutend; von ein Paar Hunderttausend Zentnern und darüber nehmen wir circa Hunderttausend Zentner von der Königshütte in Blechen und andern Sorten fabrizirten Eisens.

Vorsitzender: Wo setzen Sie die ab?

Herr **Scheele:** Die gehen bis nach Rußland hinein. Wir haben die ganze Ostsee, dann einen Theil noch nach Sachsen bis zur Elbe abgeschnitten; nach Berlin direkt gehen wir nicht, das überlassen wir den dortigen Händlern; wir sind mit diesen selten in Konkurrenz getreten.

Vorsitzender: So lassen Sie die Bleche wohl direkt nach den Konsumtionsorten abgehen?

Herr **Scheele:** Wir lassen von Königshütte Stabeisen, Bleche ꝛc. direkt nach den verschiedenen Städten gehen.

Die Gußwaaren sind dem Preise nach in einem ähnlichen Verhältnisse gewichen. Das inländische Fabrikat stellt sich jetzt in Röhren auf 6,25 ℳ und die Fracht bis Stettin 0,80 ℳ, dagegen kann natürlich das englische Fabrikat sehr entschieden konkurriren, es stellt sich nach den neuesten Preisen vielleicht heute noch billiger als auf ca. 5 Lstr. pro Tonne, also circa 5,00 ℳ pro 50 kg höchstens, da die Fracht und Assekuranz von Middlesborough nur 10¹/₂ s inkl. Bruchgarantie beträgt

Import 1876 . . . 27 969 Ctr.
1877 . . . 44 900 „

(Die hierher gehörende Tabelle befindet sich nebenstehend.)

Herr **Stumm:** Sind das Röhren?

(Wird bejaht.)

In Röhren konkurrirt also bei Ihnen hauptsächlich Schlesien mit England?

Herr **Scheele:** Hauptsächlich Niederschlesien. Von Oberschlesien ist die Fracht schon wieder etwas zu theuer, von Niederschlesien haben wir etwas billigere Fracht und da kommen wir jetzt ziemlich durch, weil die Qualität nach den

Jaeger & Dobson, Middlesborough on Tees.

Socket Pipes for Water and Gas
Proved to 300′.

Inside Diameter	Length of Pipe exclusive of Fancet	Average weight of Pipe			Rate per Ton			Rate per Yard	
Inches	Feet	Cwt.	qrs.	lbs.	£	s.	d.	s.	d.
$1\frac{1}{2}$	6	—	1	2	4	14	—		
2	6	—	1	14	4	9	3		
$2\frac{1}{2}$	6	—	2	0	4	7	6		
$2\frac{1}{2}$	9	—	3	7	4	5	—		
3	9	—	3	14	4	5	—		
3	9	—	3	21	4	4	3		
3	9	1	0	0	4	4	3		
$3\frac{1}{2}$	9	1	0	14	4	4	3		
4	9	1	1	14	4	2	9		
$4\frac{1}{2}$	9	1	2	12	4	2	9		
5	9	1	3	14	4	1	—		
6	9	2	1	14	4	1	—		
7	9	2	3	14	4	5	6		

fob hier nett cassa.

Fracht und Asseccuranz pro August wie folgt:
10/6 per Ton nach Stettin
9/. „ „ „ Hamburg

Pipes for Water and Gas
with turned and bored Joints

Inside Diameter	Length of Pipe exclusive of Fancet	Average weigth of Pipe			Rate per Ton			Rate per Yard	
Inches	Feet	Cwt.	qrs.	lbs.	£	s.	d.	s.	d.
$1\frac{1}{2}$	6	—	1	7					
2	6	—	1	20					
$2\frac{1}{2}$	6	—	2	2					
$2\frac{1}{2}$	9	—	3	10					
3	9	—	3	20					
$3\frac{1}{2}$	9	1	0	21					
4	9	1	1	18					
$4\frac{1}{2}$	9	1	2	21					
5	9	1	3	21					
6	9	2	1	21					
7	9	2	3	21					

Connections (Fracht und Kosten):
Bends, Tees, Branches Water traps etc. $1\frac{1}{2}$″ and 2″ = pr. Cwt.
- - - - $2\frac{1}{2}$″ - 6″ - -

Water Traps-Mounted:
$13\frac{1}{2}$″ deep by 8″ wide $\frac{3}{4}$″ and $2\frac{1}{2}$″ each
17″ - - 10″ - 3″ - $4\frac{1}{2}$″ -
25″ - - 14″ - 5″ - 6″ -

For Connections unturned see previous page
Gas Cocks | Socket Ends } $1\frac{1}{2}$″ 2″ $2\frac{1}{2}$″ 3″ $3\frac{1}{2}$″ 4″ each

Coating with Patent Solution 6′ length 3 s. 6 d. per ton extra
- - - - 9′ = 2 s. 6 d. - -
- Connections with Patent Solution - -

Spezial Quotations for Pipes above 7″ Diameter.

neuesten Bestimmungen eine bessere sein muß als die englische, und können in einigen Jahren so weit sein, die ganze englische Konkurrenz zu beseitigen, falls englische Werke nicht ebenfalls darauf eingehen sollten, Röhren nach den Bestimmungen der deutschen Gas- und Wasserwerke zu produziren.

Herr **Stumm**: Bis jetzt kommt aber englische Waare herein?

(Wird bejaht.)

Sie setzen bei der Beseitigung voraus, daß England nicht noch erheblich billiger wird?

Herr **Scheele**: Ja, oder daß sie sich nicht schicken werden, nach dem Metermaße und der Qualität, die verlangt wird, zu arbeiten, also z. B. stehend zu gießen und 20 Atmosphären zu garantiren.

Herr **Stumm**: Auf 20 Atmosphären? Ich meine, wenn die Engländer 20 Atmosphären Druck garantiren, so kann es den Abnehmern gleichgültig sein, ob es stehend oder liegend gegossene Röhren sind?

Herr **Scheele**: Nach den Prinzipien des Ingenieurvereins werden die liegenden im Allgemeinen nicht für so gut angesehen; der größere Theil der Gas- und Wasserwerke hat diese Prinzipien acceptirt und schreibt stehend gegossene Röhren vor.

Herr **Stumm**: Man verlangt auch Kupolofenguß?

(Wird bejaht.)

Das ist ein Zopf; der in diesem Fall freilich der inländischen Industrie zu gute kommt.

Herr **Scheele**: Wir hatten in früheren Jahren diese Vorschriften nicht, wir selbst beschäftigten ein königliches Werk in Torgelow, vor 10 bis 15 Jahren, mit Gasröhrenguß; dieses Werk, jetzt in Privathänden, fabrizirt heute noch Röhren liegend gegossen, die noch für Gasanstalten kleinerer Städte, und zu andern Zwecken benutzt werden.

Vorsitzender: Unter königlicher Verwaltung?

Herr **Scheele**: Haben wir sehr viel Geschäfte in Gußwaaren gemacht 15 bis 20 000 Zentner jährlich. Auch wurden Gasröhren in den letzten Jahren unter königlicher Verwaltung fabrizirt.

Herr **Stumm**: Englische Röhren kommen nicht zu Ihnen?

Herr **Scheele**: Englische ja, aber französische sind nur über Stettin für Berlin gekommen.

Herr **Stumm**: Von Marquise?

Herr **Schele**: Ja! über Hamburg für die Wasserleitung in Berlin, welche einen ziemlich bedeutenden Posten davon bekommen hat.

Herr **Stumm**: Neuerdings haben Sie mit Frankreich nichts zu thun gehabt?

Herr **Scheele**: Nein. Englische Röhren sind dieses Jahr wieder in größeren Posten gekommen. Im Jahre 1876 waren es 28 000 Ctr. 1877 45 000 Ctr.

Weißblech ist über Stettin durchschnittlich sehr wenig importirt worden. Eine Zusammenstellung der Jahre habe ich nicht. Die Qualität der englischen Weißbleche ist nur eine geringe gegen unsere inländischen Fabrikate, die Preise stellen sich durchschnittlich 1 bis $1_{,75}$ *M.* billiger; die Weißblechfabriken haben schon seit Jahren Alles aufgeboten, englischer Konkurrenz zu begegnen, für jede Provinz einen andern Preis gemacht (um mit England zu konkurriren) und so auch für die Ostseeprovinzen.

Herr **Stumm**: Also bestimmt England auch die Weißblechpreise in Ihrer Gegend?

Herr **Scheele**: Ja, darnach haben sich die deutschen Werke gerichtet; die Einfuhr hat aber doch bedeutend abgenommen und erst in diesem Jahre wird sie etwas höher sein. 1873 war die Einfuhr 2 000 Ctr., 1874 nur 1 000 Ctr., 1875 wieder 3 000 Ctr., 1876 ungefähr 2 000 Ctr. und 1877 wurden es 2 400 Ctr.

Herr **Stumm**: Ist diese Einfuhr, von der Sie sprachen für Ihren eigenen Bedarf?

Herr **Scheele**: Nein, wir arbeiten hauptsächlich mit den deutschen Fabriken, nur im Nothfall haben wir ein Paar Hundert Kisten ausländisches Weißblech bezogen. In diesem Jahre, wo englische ordinäre Fabrikate billiger waren, haben wir vielleicht bis 1000 Kisten bezogen. In Pommern werden billige Weißbleche verbraucht. Der Heringsfang ist bedeutend und verbraucht ca. 4000 Ctr. zu Kisten, um gebratene Heringe, gesalzene und eingemachte mit Sauce zu verschicken. Der Heringshandel ist ein großes Geschäft geworden, so daß Städte wie Barth, welche diesen Handel betreiben, 12—1500 Kisten à Kiste 250 Tafeln zu diesen Blechkisten verbrauchen; hierzu sind ordinäre englische Fabrikate, welche sich $1\frac{1}{2}$—2 ℳ jetzt billiger stellen, genügend.

Herr **Stumm**: Das englische Fabrikat ist also theilweise von derselben Qualität wie das deutsche, dann muß es aber besser bezahlt werden?

Herr **Scheele**: Ja; In neuerer Zeit sind die Preise wieder heruntergegangen und kalkuliren sich mit 17 ℳ die Kiste gewöhnlicher Qualität.

Herr **Stumm**: Die deutschen?

Herr **Scheele**: Die englischen.

Herr **Stumm**: Glauben Sie, daß dann auch noch ein Vorzug der besseren Qualität für den Bezug sich aufrecht erhalten wird?

Herr **Scheele**: Nicht gut, ich glaube die deutschen Weißblechfabrikanten werden nur bestehen können, wenn ein Zoll auf Weißbleche erhoben wird, um der Konkurrenz der englischen Fabriken zu begegnen.

Herr **Stumm**: Sie sind also der Ansicht, daß die deutschen Weißblechfabrikanten an der Grenze der Möglichkeit angekommen sind?

Herr **Scheele**: Ja vollständig.

Frage 2.

Wie stellen sich dagegen die Preise des Auslandes in den nach Deutschland importirenden Häfen, sowie in den deuschen Haupthandelsplätzen im Binnenlande?

Import von Roheisen (Stettin).

1869	1 080 326	Ctr.	Absatzgebiete:
1870	953 361	„	Ober- u. Niederschlesien,
1871	1 678 058	„	Sachsen, Ostseeprovinzen,
1872	2 238 388	„	Mecklenburg, Mark Bran-
1873	1 658 825	„	denburg, Böhmen, Oester-
1874	975 167	„	reich. Versendungen via
1875	1 399 600	„	Hamburg finden ebenfalls
1876	1 100 290	„	statt.
1877	1,112,425	„	

Der Absatz von schott. Eisen hat sich von Jahr zu Jahr reduzirt, und wird mehr und mehr durch inländisches Eisen ersetzt; dagegen der Absatz für engl. Eisen umsoviel vermehrt, da sämmtliche Hochöfen, welche mit Holzkohlen Wiesenerze verarbeiteten, kalt gelegt sind.

Schwed. Holzkohlenroheisen.

Preise fr. Stettin	1876 5,00 pro 50 kg	Import	1876 6 000 Ctr.
	1877 4,80		1877 1 500 „
	1878 4,70		

Der Import von Roheisen nach Stettin betrug im Jahre 1869: 1 800 000 Ctr., reduzirte sich im Jahre 1870 auf 950 000 Ctr., betrug 1871: 1 679 000 Ctr., 1872: 2 238 000 Ctr., davon sind vielleicht ca. 600 000 Ctr. direkt nach Oesterreich gegangen.

Herr **Huber**: Unter diesen Ziffern ist der Transit begriffen oder nur der Konsum in Deutschland?

Herr **Scheele**: Da ist auch der Transit mit inbegriffen.

Herr **Huber**: Können Sie den Transit nicht ausscheiden?

Herr **Scheele**: Das ist nicht speziell festzustellen. Ich kann nur sagen, daß wir 1872 über Stettin selbst eingeführt haben 1 300 000 Ctr. und davon ist ein Theil transit weiter gegangen; wo aber der Rest von ca. 1 000 000 Ctr., welcher von Spediteuren expedirt, verblieb, weiß ich nicht anzugeben. 1872 war bei dem größeren Import Puddeleisen, also nicht alles Gießereieisen, was ursprünglich für Schlesien bestimmt war, aber nachher der schlechten Qualität wegen, weil es rothbrüchiges Stabeisen ergab, nach Oesterreich transito ausgeführt wurde. 1873 war der Import etwas geringer, nämlich 1 608 000, 1874: 975 000, 1875: 1 399 000, 1876: 1 100 000, 1877: 1 112 000 Ctr.

In früheren Jahren wurden größere Posten schwedisches Roheisen eingeführt, aber in den letzten Jahren, seit 1875, hat dieser Import abgenommen. Holzkohlenroheisen wurden eingeführt: 1876: 6 000, 1877: 1 500 Ctr. Von diesem geringen Quantum lagert noch ein Theil.

Herr **Huber**: Sie können auch keine Verhältnißzahlen angeben, wieviel Transit etwa im Durchschnitt unter diesen Summen steckt?

Herr **Scheele**: Ungefähr würde ich es angeben können. Nach Oesterreich sind im Jahre 1876 ca. 200 000 Ctr., 1878 weniger hingegangen; ich könnte darüber noch einen Auszug nachliefern. 1872 und 1873 noch größere Quantitäten. Roheisen rentirt auch über Hamburg nach Wien resp. nach Oesterreich, Böhmen; wir sind sogar in den letzten Jahren mit Roheisen bis nach Rumänien gegangen.

Herr **Huber**: Nach Rußland?

Herr **Scheele**: Durch Oesterreich nach Rumänien, auch bis Odessa sind wir gekommen.

Ich überreiche einen Auszug hierbei über Frachten nach verschiedenen Städten unseres Absatzgebiets, ebenso die Verkaufspreise des englischen und schottischen Roheisens franko Kahn oder Bahn Stettin von 1869 bei 50 ₰ Steuer, 1870 bei 25 ₰ Steuer u. s. f. bis 1877. Mit Berücksichtigung, daß vom 1. Oktober 1873 das Eisen zollfrei einging. Ich habe noch eine Zusammenstellung der schottischen Preise seit 1869 und werde dieselbe auch beifügen.

Roheisen Verkaufspreise pro 50 kg franko Waggon Stettin.

	Englisches.	Schottisches.	Englisches Puddeleisen.
1869 Steuer 50 ₰	3,80	4,30	3,25
1870 „ 50 „	4,00	4,50	3,70
1870 1. Oktober			
Steuer 25 ₰ .	3,50	4,25	3,20
1871 „ 25 ₰	3,80	4,30	3,30
1872 „ 25 „	4,00	5,00	3,50
steigend bis	7,50	bis 9,00	bis 6,50
1873 1. Oktober			
Steuer 25 ₰	7,50	9,50	„ 6,50
fallend	6,00	7,00	„ 6,00
1873 1. November			
steuerfrei	6,00	7,00 — 6,75	von 1874
fallend	5,00	6,25	bis 1878
1874	4,00	6,00 abw. bis 5,00	Puddel-

		Englisches.	Schottisches.	Englisches Puddeleisen
1875		3,75 — 3,25	5,00 — 5,00 — 4,00	eisen
1876		3,25 — 2,60	4,00 — 3,50	nicht einge-
1877		2,55	4,00 — 3,30	führt.
1878		2,50	3,50 — 3,00	
1878	November	2,45	3,20 2,90	

Frachten incl. Kosten nach dem Binnenlande.

	per Schiffer ₰	per Bahn ₰
Berlin	0,15	0,2 1/10
Breslau . . .	0,30-40	0,50
Brieg	—	0,60
Bunzlau . . .	0,42 †	0,49
Chemnitz . . .	—	0,60½
Cottbus . . .	0,30 †	0,49
Dresden . . .	0,48½ †	0,56
Gleiwitz . . .	—	0,70
Görlitz . . .	0,42 †	0,50½
Greifenberg i. S.	0,43 †	0,51½
Halbau . . .	0,35½ †	0,44½
Hirschberg . .	0,47 †	0,55½
Königshütte . .	—	0,75
Lauchhammer .	0,16½ †	0,52½
Laurahütte . .	0,75½ †	0,75½
Leipzig . . .	—	0,53½
Liebau . . .	0,51½ †	0,60
Liegnitz . . .	0,43½ †	0,52
Malapane . .	—	0,73½
Malmütz / Sprottau . .	0,36 †	0,45
Modlau . . .	0,40 †	0,48
Muskau . . .	0,42 †	0,48
Neisse	—	0,66½
Neusalz . . .	0,35	0,41
Nicolai Oberschl.	—	0,78
Reichenberg i. B.	—	0,64
Reisicht, Böhmen	0,40 †	0,54
Sagan . . .	0,35 †	0,43½
Příbram . .	0,41 †	0,58
Zittau . . .	0,50 †	0,58
Zwickau . . .	0,62 †	0,67

Die Orte mit † haben Schicht- und Bahnverladung.

Herr **Stumm**: Für Stabeisen oder auch für Roheisen?

Herr **Scheele**: Für Stabeisen.

Frage 3:

Sind zwischen den Frachtsätzen für die ausländischen Eisensorten und die inländischen Erzeugnisse beim Transporte Differenzen wahrnehmbar und worin sind diese event. begründet?

Die Frachtverhältnisse haben in den letzten 20 Jahren sich sehr geändert. Seit dem Jahre 1857, ungefähr wo die Schraubendampfschiffahrt ins Leben trat, sind die Frachten, die damals von Hull und Leith resp. Glasgow 22, 20 s. per Tonne und Segelschiff betrugen, durch von Jahr zu Jahr vergrößerte Dampfschiffahrt reduzirt bis auf 8 s. und dadurch ist England immer in großem Vortheil gewesen, um mit der deutschen Industrie zu konkurriren.

Herr **Stumm**: Beziehen sich die jetzt angegebenen Frachten auf Segelschiffe oder Dampfschiffe?

Herr **Scheele**: Segelschiffe haben den Transport für Eisen seit Jahren eingestellt und besorgen blos noch Holzwaaren- und Kohlentransporte, namentlich Holz.

Herr **Stumm**: Roheisen kommt also nur mit Dampfschiffen?

Herr **Scheele**: Nur mit Dampfschiffen, es ist selten einmal, daß ein Segelschiff von 500 t Frachtinhalt 100 bis 120 t Eisen beiladet, da überhaupt nach den preußischen Assekuranzvorschriften deutsche Segelschiffe nicht volle Eisenladungen nehmen dürfen um nicht in bedeutend höhere Assekuranzprämien zu gerathen.

Herr **Stumm**: Um wie viel billiger wird sich die Fracht stellen mit solcher Fahrt per Segelschiff?

Herr **Scheele**: Per Segelschiff sind Frachten nicht billiger, als 6—8 s. pro Tonne. Pro Dampfschiff 6 s. Das Jahr 1877 ist ein Ausnahmejahr. Seit 33 Jahren haben wir nie so niedrige Frachten gehabt und die Dampfer können nichts dabei verdienen, trotzdem die Kohlen so fabelhaft herunter gegangen sind.

Frage 4:

In welcher Weise wird das Absatzgebiet der inländischen Eisenindustrie durch die Zolländerungen von 1873 und 1877 beeinflußt?

Eigentlich durch die Aufhebung der Zölle hat eine Beeinflussung nicht stattgehabt, es sind nur vielleicht einzelne Sachen, worin das Ausland mehr noch konkurrirt als früher: Bandeisen, Eckeisen, T-Eisen, Façoneisen und Eisensorten zum Schiffsbau, sogenanntes Bulbeisen wird zum Schiffsbau verwandt.

Herr **Stumm**: Das Eisen für den Schiffsbau ist ja auch früher zollfrei eingeführt worden?

(Wird bestätigt.)

Sie sind also der Ansicht, daß die Preise, wie sie bei Ihnen bestehen, durch die Aufhebung der Zölle nicht beeinflußt worden sind, daß die meisten Eisensorten dieselben Preise erzielen würden, wenn der Zoll heute noch bestände?

Herr **Scheele**: Nein, die Preise sind überhaupt durch die Aufhebung der Zölle heruntergegangen und es sind unsere Fabrikanten gezwungen worden, die Preise herunterzusetzen, um mit dem Auslande konkurriren zu können.

Herr **Stumm**: Sie sprechen nur von verschiedenen Qualitäten?

(Wird bejaht.)

Für die Weißbleche aber würden Sie eine Zunahme des Imports zugeben?

Herr **Scheele**: Da hat eine Zunahme des Imports stattgefunden überhaupt gerade bei diesen Sachen wie auch bei Eckeisen, bei T-Eisen, bei Walzeisen hat der Import zugenommen seit Aufhebung der Zölle, ferner bei Blechen. Heute fabrizirt England die Bleche mit 120 s. pro Tonne und billiger und schafft dieselben nach Stettin mit 133 s. pro Tonne, das macht ungefähr 13,50 ℳ pro 100 kg. Wir haben uns lange geweigert, von England zu beziehen, es hat sich aber in den letzten Jahren beim Schiffsbau eine fabelhafte Konkurrenz geltend gemacht, so daß wir gezwungen sind, wieder 5 000 Ctr. englische Schiffsbleche zu kaufen.

Herr **Stumm**: Haben Sie vielleicht zusammengestellt, welches Quantum Sie im ersten Semester 1878 aus dem Auslande bezogen haben?

Herr **Scheele**: Nein, eine solche Zusammenstellung habe ich nicht, aber das von uns speziell importirte Quantum ist nicht so bedeutend; wir haben unsere deutsche Industrie immer bevorzugt, namentlich Königshütte, die uns in jeder Weise entgegengekommen, um der englischen Konkurrenz zu begegnen. Die letzte Ordre von 5 000 Ctr. Schiffsblechen, welche zu vergeben, war nicht annehmbar für Königshütte zu einem Preise von 13,50 ℳ ab Werk pro 100 kg für diese Bleche und bei einer Fracht von 1,45 ℳ pro 100 kg, also zusammen ca. 15 ℳ, würde Schlesien also

noch ungefähr 1,50 ℳ theurer sein als Glasgower Fabrikat, da Königshütte aber mindestens 15 ℳ pro 100 kg ab Werk erzielen und 1,45 ℳ Fracht zu diesem Preis zugerechnet werden muß, so stellen sich schlesische Bleche auf 16,45 ℳ, also gegen englische Bleche 3 ℳ 45 ₰ höher pro 100 kg.

Herr **Stumm**: Sie sind also der Ansicht, daß diese Verhältnisse sich zu Ungunsten Oberschlesiens in letzter Zeit erheblich verschlechtert haben?

Herr **Scheele**: Ja, die letzte Offerte von Glasgow, die ich gezwungen gewesen bin anzunehmen, gilt als ein schlagender Beweis.

Herr **Stumm**: Das ist schottisches Blech, nicht von Middlesborough?

Herr **Scheele**: Ja!

Vorsitzender: Frage 5:

Wie würde das Absatzgebiet beeinflußt worden sein, wenn keine Bevorzugung inländischer Fabrikate stattgefunden hätte?

Herr **Scheele**: Eine effektive Bevorzugung ist wohl nicht dagewesen.

Herr **Stumm**: Das bezieht sich wohl hauptsächlich auf Eisenbahn- und Marineverhältnisse; es könnte aber sein, daß Sie in Ihrem Geschäft eine Bevorzugung der inländischen Industrie auch anderweitig konstatirt hätten, die, wenn sie wegfiele, das Verhältniß zwischen Import und Export erheblich verändern würde.

Herr **Scheele**: Eine Bevorzugung unserer Etablissements hat nach meiner Ansicht nicht stattgefunden. Bei Submissionen der Marinearbeiten haben bisher englische Preise als Grundbasis gedient, bei Eisenbahnlieferungen hat eine Bevorzugung für Kohlen und auch Eisenbahnschienen stattgefunden. Die Stadt Stettin hat 1878 eine Röhrenlieferung nach England gegeben eines geringen Preisunterschiedes wegen, statt unser deutsches Fabrikat zu berücksichtigen.

Die wenigen Bevorzugungen seitens der Eisenbahnverwaltungen datiren wohl erst seit Mitte 1877.

Herr **Stumm**: Liefern Sie nicht für Marinezwecke? Wird da nicht das deutsche Fabrikat entschieden bevorzugt?

Herr **Scheele**: Ja. Da sind Vorschriften wie bei den anderen königlichen Behörden, es werden Proben vorher vorgelegt, namentlich bei der Marine und die müssen so und soviel Druck aushalten, und darnach wird die Festigkeit und Zähigkeit des Materials festgestellt. Die englischen Platten halten eben nicht so viel aus, wie verlangt wird; englische Platten, welche jetzt eingeführt werden, sind hauptsächlich für kleine Schiffe und zu anderen Zwecken bestimmt. Englische Fabriken bieten selten eine Garantie der Qualität, die Garantiezeit bei Behörden ist circa 1 Jahr, dadurch ist also deutsches Fabrikat bei ziemlich gleichen Preisen im Vortheil.

Herr **Stumm**: Schreibt die Marine in neuester Zeit nicht direkt das Material vor?

Herr **Scheele**: Für große Schiffe sind die Fabriken der Marinebehörde anzugeben, von welchen der Erbauer die Materialien bezieht, und haben die Dillinger Werke Burbach und Völklingerhütte wohl das meiste Material in den letzten 4 Jahren für Marinezwecke geliefert.

Herr **Stumm**: Die Panzerplatten gehen nicht durch Ihre Hände? Sie sind nicht orientirt über die Platten über 2 Zoll Dicke?

Herr **Scheele**: Nein. Dillingen liefert jetzt Panzerplatten für die Marine.

Nach den Versuchen, die auf dem Tegeler Schießplatz damit stattgefunden, sind sie gut befunden.

Die Korvette Württemberg, welche vor ca. 3 Wochen von Stapel gelassen, soll nur mit deutschen Panzerplatten versehen werden.

Herr **Stumm**: Für dieses Schiff ist aber England zur Konkurrenz nicht aufgefordert, sondern die Platten sind aus freier Hand vergeben worden.

Herr **Scheele**: Jedenfalls sind englische Preise eingeholt, und darnach die inländischen Preise fixirt.

Herr **Stumm**: Dillingen hat die Preise acceptirt, die England bisher verlangt hatte. Jetzt aber ist England nicht aufgefordert worden in Konkurrenz zu treten.

Herr **Scheele**: Dillingen hat die Platten für die Korvette Württemberg schon seit langer Zeit in Bestellung, ob kürzlich neue Aufträge vergeben, ist mir unbekannt.

Ich glaube, daß jetzt, wo wenig zu thun ist, die englischen Werke die Platten auch billiger liefern würden und Dillingen später Konkurrenz machen werden.

Herr **Stumm**: Würden Sie dann die Lieferung bekommen?

Herr **Scheele**: Nein. *)

Vorsitzender: Das wäre doch eine Bevorzung Englands?

Herr **Scheele**: Gerade bei dem Schiffsbau sind die deutschen Fabrikate bis jetzt besser gewesen bei den Proben, und darnach ist man gegangen; da kann ich eigentlich nicht sagen, daß eine Bevorzugung vorhanden gewesen ist; sie sind faktisch besser. Wir haben englische Probeplatten und deutsche geliefert; die deutschen Platten haben den Vorzug bei der Prüfung der Qualität erhalten.

Die ausländische Konkurrenz hat nur die Folge, daß der Verdienst geschwunden, und die deutsche Industrie zu Grunde geht.

Vorsitzender: Sie würden der Ansicht sein, daß eine Bevorzugung der deutschen Industrie dahin, daß bei gleicher Qualität und Höhe der Preise die deutschen Fabrikate lieber genommen würden, nicht vorhanden ist. Eine derartige Bevorzugung ist Ihnen nicht bekannt?

Herr **Scheele**: Die deutsche Industrie würde bei gleicher Qualität der Waare und gleicher Höhe der Preise gegen die englische die Lieferung erhalten, doch ist dies keine Bevorzugung.

Vorsitzender: Frage 6:

Hat sich seit Erlaß des Gesetzes vom 7. Juli 1873 eine Verschiebung in dem Verbrauche der verschiedenen Qualitäten des Eisens ergeben?

Herr **Scheele**: Die Qualitäten sind seit der Zeit eigentlich nur besser geworden und eine Verschiebung hat wohl nicht stattgefunden, nur daß die Werke sich seit 1873 wohl viel verbessert haben, so daß die Qualität so vorzüglich ist, daß man nicht mehr klagen kann, selbst bei gewöhnlichen Qulitäten.

Vorsitzender: Frage 7:

Werden Erzeugnisse der Eisenindustrie aus dem Auslande bezogen, weil dieselben im Inlande überhaupt nicht oder nicht in genügender Qualität hergestellt werden?

Herr **Scheele**: Nur wenige Façons, die effektiv das Inland nicht macht, für Schiffsbau. Die inländischen Werke haben sich stets bereit gezeigt, fehlende Façoneisen zu fertigen, ebenso wie Dillingen mit Fabrikation der Panzerplatten

*) Anmerkung des Sachverständigen. Meine Antwort „Nein" beruht auf einem Mißverständniß. Dillingen würde seine Preise stets auf dem Niveau der englischen Konkurrenz halten müssen und würde wahrscheinlich bei etwas höherem Preise die Lieferung erhalten

vorgegangen ist. Die schlesischen Werke sind namentlich immer bereit gewesen, neue Walzen anzulegen, wenn sie ein Quantum sich haben sichern können, z. B. schon bei 200—300 Ctr., Königs- und Laurahütte geht mit gutem Beispiel voran.

Vorsitzender: Wie ist es mit dem Gießereiroheisen — beziehen Sie das von Schottland oder England?

Herr **Scheele**: Von England und Schottland. Englisches Roheisen für Niederschlesien und die Ostseeprovinzen werden wir, glaube ich, stets beziehen müssen.

Vorsitzender: Wohl der Qualität wegen?

Herr **Scheele**: Hauptsächlich der Leichtflüssigkeit wegen. Die sogenannten Poterie-Gießereien brauchen leichtflüssiges Eisen. Seit 1870 sind die sämmtlichen Hochöfen, die auf Wiesenerze eingerichtet waren, die nur mit Holzkohle geschmolzen werden können, eingegangen. Ich glaube, die letzten sind im Jahre 1872 eingegangen; diese Werke verbrauchen jetzt fast nur englisches Roheisen (Middelsborough).

Herr **Stumm**: Hat dieses Verhältniß mit den Holzpreisen in Verbindung gestanden?

Herr **Scheele**: Die Holzpreise waren so theuer, daß das Eisen schließlich auf $2\frac{1}{2}$ Thlr. zu stehen kam, also die Erzeugung unrentabel wurde; und diese Werke verarbeiten jetzt englisches Eisen, weshalb in den letzten Jahren mehr englisches Eisen eingegangen ist, als die guten schottischen Eisensorten, und deshalb glaube ich auch, daß das englische Eisen trotzdem, wenn es auch noch eine höhere Steuer als von 1 *M.* pro 100 kg tragen müßte, immer noch bezogen werden würde.

Vorsitzender: Frage 8:

Welche Einflüsse üben auswärtige Exportprämien aus?

Herr **Scheele**: Nachtheiligen Einfluß, da bei den Exportprämien, wie es deren in Frankreich giebt, keine Kontrole möglich und viel Unfug damit getrieben wird zu Gunsten der Fabrikanten resp. Exporteure.

Vorsitzender: Sind Ihnen außer Frankreich Exportprämien bekannt?

Herr **Scheele**? Nein. Vor Aufhebung der Zölle wurde in Deutschland für zum Schiffbau verwendete Roheisen, Stab- und Eckeisen, Bleche ꝛc. der betreffende Eingangszoll zurück vergütet. Bei einem Zollsatz von 25 ₰ für Roheisen, 1 *M.* für fabrizirtes Eisen ꝛc. nahmen nur selten noch die Fabriken diese Vergünstigung in Anspruch, da die Kontrole fast ebenso hoch zu stehen kam, und von den Fabrikanten bezahlt werden mußte.

Herr **Huber**: Bloß eine Vergütung! Unter Prämien versteht man mehr als eine bloße Vergütung.

Herr **Scheele**: Der volle Zoll wurde vergütet. In Spanien waren Exportprämien auf dort gereinigtes Petroleum eingeführt; von Eisen ist es mir nicht bekannt.

Herr **Huber**: Also nicht für Eisen?

Herr **Scheele**: Nein.

Vorsitzender: Frage 9:

In welcher Qualität und Quantität, sowie nach welchen Absatzgebieten werden Erzeugnisse der deutschen Eisenindustrie nach dem Auslande ausgeführt?

Herr **Scheele**: Wir haben den Versuch gemacht, oberschlesisches Stabeisen zu exportiren, wie alle größeren Händler. Also Verkäufe nach Rußland, Dänemark und nach Schweden. Die Qualität, namentlich für Stabeisen, ist überall als gut anerkannt, aber es ist doch nicht ein so großes Geschäft bisher gemacht worden, wie es wünschenswerth gewesen wäre. Die Frachtermäßigung von ca. 20 ₰ pro 100 kg wird leicht zu einem besseren Geschäft führen. Nach Rußland ist das Geschäft deshalb schlechter geworden, weil die dortigen Geldverhältnisse zu schlecht liegen, da der Rubelkurs beinahe um 40 pCt. gefallen ist. Die Geschäfte, die wir gemacht haben nach Rußland ꝛc. sind in den letzten Jahren nicht belangreich gewesen, aber ein Geschäft nach dem Auslande wird sich jedenfalls anbahnen, sobald die Kriegsunruhen beseitigt sind.

Vorsitzender: Frage 10:

Würde durch Erniedrigung der inländischen Frachtsätze der Absatz ins Ausland wesentlich gehoben werden können?

Herr **Scheele**: Ja, das glaube ich ganz bestimmt. Ich weiß nicht, ob die Kohlen-Ausfuhr dahin gehört. Für Kohlen würde der Absatz von Oberschlesien ein bedeutender werden und die Konkurrenz mit England für die Küstenstädte vollständig beseitigen, wenn die Fracht pro Centner — will einmal sagen — von Königshütte—Stettin auf 45 ₰ ermäßigt würde; da würden die Millionen Centner englischer Kohle, die heute noch verbraucht werden, bald verschwinden. In Stettin werden ungefähr $2\frac{1}{2}$ Millionen verbraucht, — der Vulkan braucht täglich 1 800—2 000 Ctr. Viele Fabriken liegen nicht so günstig wie der Vulkan, der am Wasser liegt und Prähme besitzt, die dazu eingerichtet sind, die Kohlen mit den Waggons zur Fabrik zu schaffen, was den Bezug erleichtert. Andere Fabriken werden sich schließlich verstehen, schlesische Kohlen zu verbrauchen; da die Kohle stets frisch aus den Gruben bezogen werden kann, wie festgestellt ist, soll eine Ersparniß von 5 pCt. und darüber bei Verbrauch frischer Kohlen gegen Lagerkohlen stattfinden.

Herr **Stumm**: Welchen Tarif pro Zentner und Meile würden die 45 ₰ Kohlenfracht geben, die Sie von Königshütte nach Stettin gewünscht haben?

Vorsitzender: Wie hoch steht die Fracht heute?

Herr **Scheele**: 55 ₰. — Es sind 70 Meilen von Königshütte nach Stettin.

Herr **Stumm**: Das würde also etwas über $\frac{1}{2}$ ₰ machen, $0{,}613$ ₰, wenn ich die Expeditionsgebühr abziehe. Zieht man sie nicht ab, so stellt es sich auf $0{,}78$ ₰ pro Zentner und Meile.

Vorsitzender: Es sollten aber nach Ihrem Wunsche also $0{,}65$ ₰ sein?

Herr **Scheele**: Ich glaube, dann würden z. B. die Gasanstalten (die Gasanstalt der Stadt Stettin bezieht noch englische Kohle) in unserer Provinz versorgt werden können; das wäre ungefähr 20 000 t.

Die oberschlesische Kohle von Königsgrube und Königshütte sind der besten englischen Kohle West Hartley gleich. Von letzterer Sorte Kohlen verwendeten wir große Quantitäten von 1852—1872. Der Winter- und Frühjahrsbedarf wurde bezogen im Oktober und November, und lagerte also zwischen 3 und 6 Monate. Die Kohle verlor nicht nur an Heizkraft, sondern hinterließ viel Gruß und Staub, so daß dadurch die Kohle sich vertheuerte.

Die ersten Versuche mit schlesischen Kohlen geschahen in den 60er Jahren, und fielen zu Gunsten der schlesischen Kohlen aus. Nur der Umstand, daß die Schiffe in Swinemünde stationirt waren, ebenso die Reparaturwerkstätte, vertheuerte den Bezug von Schlesien. Wir führten jedoch in der Zeit schon die schlesischen Kohlen bei verschiedenen Fabriken in Stettin ein, und verkauften bis 1874 Königsgruber Kohlen provisionsweise, später überließen wir Herrn Bräunlich das Geschäft mit schlesischen Kohlen, und hat der Absatz sich seit 1874 bedeutend vermehrt, und wird bei weiterer Herabsetzung der Fracht noch lebensfähiger werden.

Ob Kohlenpreise noch billiger gestellt werden können, ist mir nicht bekannt.

Vorsitzender: Sie meinen also, daß der Vulkan billiger produziren würde, wenn er bei dem Bezug schlesischer Kohlen billigere Tarifsätze genießen würde?

Herr **Scheele**: Ja!

Herr **Stumm**: Glauben Sie, daß der Absatz der schlesischen Kohle auch in's Ausland gehoben würde?

Herr **Scheele**: Ja!

Vorsitzender: Frage 11:

In welchem Maße würde durch Aufhebung der Zollsätze anderer Länder der Absatz ins Ausland voraussichtlich zunehmen?

Herr **Scheele**: Wenn die Zollschranke fällt, glaube ich, würde der Absatz namentlich nach Oesterreich und Rußland auch für uns bedeutend sein.

Vorsitzender: Die Aufhebung der Zollsätze würde aber dem fremdländischen Eisen auch zu Gute kommen?

Herr **Scheele**: Das glaube ich nicht. Wir fabriziren bessere Qualitäten. Oesterreich und Rußland liegen uns theils durch Bahn- als Wasser-Verbindungen näher als England und Belgien, ebenso würde Absatz nach Dänemark, selbst nach Schweden für Sorten, die der Maschinenbau gebraucht, zu erzielen sein.

Vorsitzender: Frage 12:

Welche Zollsätze würden erforderlich sein, um das Eisen und die Eisenfabrikate des Auslandes ganz vom deutschen Markte zu verdrängen?

Herr **Scheele**: Engl. Gießerei-Roheisen würde meiner Ansicht nach nicht zu verdrängen sein, so lange wir keinen Ersatz haben für unsere Provinzen, welche Poterie- und Emaillir-Waaren fabriziren, dazu gehört recht dünnflüssiges Eisen.

Herr **Stumm**: Kennen Sie die Qualität des luxemburgischen oder lothringischen Roheisens?

Herr **Scheele**: Das luxemburger Eisen würde für Poterien sehr gut sein, aber die Frachten und Kosten sind zu hoch, die Expedition würde mit Ausnutzung des Seeweges zu lange währen. Antwerpen würde der Verschiffungsort sein

Herr **Stumm**: Es würde aber, wenn entsprechende Zollsätze eingeführt würden, dieses Eisen über Antwerpen nach Stettin sich billiger stellen, als das englische; würden Sie glauben, daß dann durch dieses Eisen das von Middlesborough ersetzt werden könnte?

Herr **Scheele**: Ja! das würde ersetzt werden können, aber nicht billiger einstehen oder der Zollsatz müßte sehr hoch gegriffen werden.

Vorsitzender: Würde nicht vielleicht durch die Einführung der Zölle das Aufblühen der Holzkohlenhochöfen wieder Platz greifen?

Herr **Scheele**: Das glaube ich nicht. Das Holz ist zu theuer geworden; früher haben die Hochöfen 4—5 *M.* pro 4 Meter bezahlt, heute 13—15 *M.* 40—50 Holzkohlenöfen sind in Niederschlesien gewesen bis 1870; der theueren Holzpreise wegen wurden dieselben ausgeblasen. Middlesbro'er Erze sollen den Wiesenerzen gleich sein, erzeugen ein leichtflüssiges Eisen.

Herr **Stumm**: Es sind keine Rasenerze, sondern ältere Erze, ähnlich der luxemburger Minette.

Herr **Scheele**: Die niederschlesischen Werke sagen, daß sie durch den Roheisenzoll von 30—50 ₰ pro 50 kg nicht geschädigt werden würden, wenn sie eine Fabrikatssteuer von 1—$1,_{50}$ *M.* dagegen hätten. Also Eingangszoll auf Gießereiprodukte aller Art. In Niederschlesien ist ein Werk, das trotz der schlechten Zeit noch 250 000 Zentner Eisen im vorigen Jahren verschmolzen hat und 1878 wohl kaum weniger. Ich habe eine Zusammenstellung des Verbrauchs der größeren niederschlesischen Hütten gemacht.

Gießerei-Hüttenwerke Niederschlesiens.

1.	Lorenzdorf	30 000 Ctr.,
2.	Wilhelmshütte . . .	30 000 "
3.	Henriettenhütte . .	50 000 "
4.	Paulinenhütte . . .	60 000 "
5.	Alte Hütte	60 000 "
6.	Marienhütte . . .	200 000 "
7.	Ottilienhütte . . .	25 000 "
8.	Friedrichshütte . . .	25 000 "
9.	Hermannshütte . .	15 000 "
10.	Malmützhütte . . .	80 000 "
11.	Dorotheenhütte . .	20 000 "
12.	Wilhelminenhütte . .	15 000 "
13.	Oberleschau . . .	25 000 "
14.	Keula	50 000 "
	ca.	700 000 Ctr.
	Maschinenbauanstalten und Gießereien außerdem, welche angenommen, ca.	100 000 Ctr.

Ferner habe ich vorzulegen ein Schreiben von einem Werke, welches dem Herzog von Augustenburg gehört, ein zweites Schreiben von Malmütz, das früher dem Grafen Dohna gehörte, jetzt Kommerzienrath Schlittgen, welcher 80 000 Zentner verbraucht; ein drittes von Neusalz a./O., Paulinenhütte, welche bezeugen, daß die heimische Industrie unbedingt nicht geschädigt wird bei einem Zoll von 30 bis 50 ₰ pro Ctr. für Roheisen und einem Zoll von 1—$1,_{50}$ *M.* für Gußwaaren.

Herr **Stumm**: Bezüglich der Frage 12 möchte ich über einen Punkt, den uns ein Sachverständiger von der Landwirthschaft entwickelt hat, Ihre Ansicht hören.

Er hat erzählt, daß in kleineren Städten Pommerns eine Menge kleinere Gießereien und größere Schmieden, die fabrikmäßig arbeiten, sich gebildet hätten, die fast ausschließlich fremdes Eisen bezögen und er fürchtet, daß durch die Wiedereinführung der Zölle diese sehr erhebliche Industrie wesentlich geschädigt werden könnte.

Ist Ihnen darüber etwas bekannt?

Herr **Scheele**: Ich glaube nicht, daß diese geschädigt werden, denn ihr Absatzgebiet bleibt nach den größeren Städten. Es ist richtig, daß fast in jeder kleinen Stadt Eisengießereien und Maschinenfabriken, oder eigentlich größere Schlossereien in Pommern erstanden sind, z. B. in Stralsund 3 oder 4, in Demmin 2, in Barth 1, in Greifswald 3 Gießereien, in Anklam sind ebenfalls 2, Arnswalde, Köslin, Belgard 2c., selbst in Kammin ist eine Gießerei seit diesem Jahr etablirt, ebenso in den an der Oder belegenen Städten, als Schwedt a./O. 2c. Alle diese verbrauchen englisches Roheisen, jedoch nur deutsches Stabeisen, Bleche 2c 2c. Was die Landwirthschaft von diesen Fabriken braucht, das ist gering, da dieselben größtentheils Handelswaare fabriziren.

Bis in die 1860er Jahre hinein war auch Hochofenbetrieb in Pommern (Torgelow bei Ueckermünde).

Herr **Stumm**: Glauben Sie nicht, daß die Gießereien durch die Einführung der Zölle auf Roheisen benachtheiligt werden würden? Sie würden doch ihr Rohmaterial theurer bezahlen müssen.

Herr **Scheele**: Eine Steuer von 30 oder 50 ₰ schadet ebenso wenig diesen Werken als den niederschlesischen Werken und sie können schon in Konkurrenz treten, da die meisten Wasserstraßen haben, Frachten von und nach Stettin sehr gering und andere Unkosten viel geringer als in großen Städten sind.

Herr **Stumm**: Würden Sie glauben, daß diese Gießereien, ähnlich den schlesischen, die Sie angeführt haben, eine Kompensation für den Roheisenzoll in dem Schutzzolle für ihre Fabrikate finden würden?

Vorsitzender: Sie glauben, daß Sie diesen beanspruchen würden?

Herr **Scheele**: Ja.

Herr **Stumm**: Glauben Sie, daß das die Herren selbst beanspruchen würden?

Herr **Scheele**: Ja!

Vorsitzender: Wie steht es mit der Landwirthschaft? Würde diese keine Benachtheiligung finden, wenn die Roheisenzölle eingeführt würden und dadurch die Nothwendigkeit eintritt, in der Gießerei die Waaren ebenfalls mit Zoll zu belegen, wodurch dann voraussichtlich eine Preissteigerung eintreten würde? Würde die Landwirthschaft damit einverstanden sein können?

Herr **Scheele**: Für diese hat es meiner Ansicht nach keinen Nachtheil, ob der Zoll kommt oder nicht. Landwirthe und größere Grundbesitzer, die keine Waldungen haben, also nur Aecker und namentlich steinigen Boden, brauchen meiner Ansicht nach mehr Eisen als andere, die Waldungen nebst fettem und schwerem Boden besitzen. Erstere bauen viel mehr Kartoffeln, da der Boden für Roggen und Weizen zu steinig ist. Ich habe darüber eine Zusammenstellung von verschiedenen Gütern gemacht und da stellt der Bedarf an Eisen sich gering heraus, es kommen auf 100 Morgen durchschnittlich noch nicht 5 Ctr. inkl. zu landwirthschaftlichen und and anderweitigen Zwecken.

Herr **Stumm**: Derselbe Herr Sachverständige, der die Gefährdung dieser kleinen Fabrikindustrie in Pommern fürchtete, hat mitgetheilt, daß in Pommern Pflüge, Hufeisen, Hufnägel, Eggenspitzen &c. aus schwedischem Eisen hergestellt würden.

Herr **Scheele**: Vielleicht in einzelnen Fällen. Nur in sehr kleinem Maßstabe. Die Gutsbesitzer haben wohl höchstens in wenigen Fällen Kenntniß, welche Qualitäten und Sorten Eisen verbraucht werden.

Herr **Stumm**: Es kommen doch jedenfalls in Ihrem Geschäft Pflüge, Hufeisen &c. vor. Sie würden vielleicht angeben können, in welchem Verhältniß etwa der Verbrauch ausländischen Materials in der Landwirthschaft in Pommern zu dem Verbrauch inländischen Materials steht.

Herr **Scheele**: Ja! Es verden vielleicht 50 000 Ctr. schwedisches Nageleisen eingeführt. Davon geht ein drittel Theil nach Oesterreich. 1876 sind 76 000 Ctr. schwedisches Stabeisen und Hufnägeleisen eingeführt worden; also circa 50 000 Ctr. Hufnägeleisen und 26 000 Ctr. Stabeisen. Die Hufnägel aus schwedischem Eisen werden fabrikmäßig angefertigt, billiger als die Nagelschmiede liefern können, und ist letzteres Handwerk im Absterben. Von ausländischem Eisen werden für landwirthschaftliche Zwecke wohl kaum 1—$1\frac{1}{2}$ pCt. vom Gesammtkonsum nach meinen Erfahrungen gebraucht.

Herr **Stumm**: Wie steht es mit den Hufeisen und Pflügen?

Herr **Scheele**: Die werden alle aus deutschem Eisen und Stahl gemacht, das hält besser, als das schwedische; auch zu den Reifen benutzt man deutsches Eisen, früher hat man sehr viel schwedisches Stabeisen bezogen, und auf dem Lande waren die Schmiede in früheren Jahren nicht zu bewegen, Walzeisen zu verbrauchen.

In Pommern auf dem Lande Walzeisen einführen, hat Mühe gekostet! Ich habe da gesagt: hier habt ihr das Eisen, wenn es nicht gut ist, braucht ihr es nicht zu bezahlen. Dadurch habe ich es soweit gebracht, daß die Landschmiede von dem schwedischen Eisen abkamen und auf Walzeisen übergingen. Die Reifen aus schlesischem Eisen halten noch einmal so lange als die aus schwedischem; das letztere springt leichter und es müssen dieselben eher erneuert werden; dagegen das schlesische Eisen läuft sich gleichmäßig ab.

Herr **Stumm**: Von den Reifen hatte der Herr Sachverständige nicht behauptet, daß sie von schwedischem Eisen gemacht würden, er hat es aber gethan in Bezug auf Hufnägel, Pflüge, Eggenspitzen und einige andere Gegenstände.

Herr **Scheele**: Sie nehmen das allerbilligste, härteste, ordinäre Eisen oder sie nehmen ganz billigen Bessemer Stahl, zu den Eggenspitzen Stahl, der nicht viel theurer ist als Rundeisen. Wir haben Rundeisen, welches zu Eggenspitzen gebraucht wird, ebenso Pflugtheile bis jetzt noch nicht aus Schweden bezogen.

Herr **Stumm**: Sie würden also eine erhebliche Verwendung von schwedischem Eisen für die Landwirthschaft nur für Hufnägeleisen zugeben, welches in Fabriken verarbeitet wird?

Herr **Scheele**: Ja, jedoch noch nicht so erheblich für die Landwirthschaft, als für den allgemeinen Bedarf. Unsere Fabriken können jetzt dieselbe Qualität Nägeleisen machen, und steht solches billiger ein.

Vorsitzender: Ich möchte nochmals auf das Quantum zurückkommen, von dem Sie sagen, daß es 5 Ztr. für 500 Morg. steinigen Ackerbodens ausmache. Sie halten eine Aussage, nach welcher für 100 Morg. 3 Ztr. verbraucht werden, für viel zu hoch?

Herr **Stumm**: Das wären 3 Pfd. pro Morgen.

Herr **Scheele**: Wenn wir die Unterhaltung der Bauten mit hinzurechnen, so können wir das doppelte Quantum annehmen, dann würde es vielleicht 10 Ztr. für 500 Morgen ausmachen.

Vorsitzender: Nach jener Aussage würde immer noch $\frac{1}{3}$mal soviel gebraucht.

Herr **Meier**: Der betreffende Herr sagte $1\frac{1}{2}$ Ctr. pro 100 Morgen für die gewöhnlichen landwirthschaftlichen Sachen und $1\frac{1}{2}$ Ctr. für die nöthigen Bauten und Maschinen.

Herr **Stumm**: Der Herr Sachverständige giebt auch blos $\frac{1}{2}$ Ctr. an pro 100 Morgen.

Herr **Scheele**: Ja. Und wenn die anderen Sachen mit hinzugerechnet werden, würde ich 1 Ctr. annehmen nach dem Durchschnitt der Berechnungen, die ich bei den Gutsbesitzern gemacht habe.

Herr **v. Schloer**: Von dem betreffenden Herrn Sachverständigen wurde insbesondere hervorgehoben, daß die Gutsbesitzer genöthigt wären, für landwirthschaftliche Zwecke deshalb schwedisches Eisen zu beziehen, weil es dem Bruch viel größeren Widerstand leistet als schlesisches und weil bei Reparaturen an ihren Ackergeräthen das schwedische Eisen viel leichter zu repariren wäre, als das schlesische Eisen. Haben Sie auch in der Richtung Erfahrungen gemacht?

Herr **Scheele**: Ich hätte einfach Bestellungsbriefe von Gutsbesitzern mitbringen können, aber das wäre zu umständlich gewesen, und wenn Sie die nachgesehen hätten, dann würden Sie erfahren haben, daß bei Ordre von 50 Stangen Stabeisen, die von dem Gutsbesitzer bestellt waren, vielleicht zwei Stangen schwedisches Eisen darunter waren. Das ist das Verhältniß.

Herr **v. Schloer**: Liegt vielleicht doch der Grund für die Angaben, die der betreffende Herr Sachverständige hier gemacht hat, darin, daß in seiner nächsten Nähe die Schmiede und die Leute, die das Eisen verarbeiten, es nicht verstehen, unser deutsches Eisen zu verarbeiten?

Herr **Scheele**: Das kommt gar nicht mehr vor. Die Leute sagen: wir verbrauchen schwedisches Eisen, um höhere Preise zu bekommen, weil sie sich sagen: der Gutsbesitzer kann es ja bezahlen. Der Gutsbesitzer, der ein ganzes Jahr borgt, bezahlt überhaupt höhere Preise. Die Detailisten verkaufen doch selten einmal per Kasse. Wir verkaufen auch an Gutsbesitzer, mit denen wir befreundet sind, zu billigen

Preisen; aber wenn sie in einem Detailgeschäft kaufen in den kleinen Städten, dann bezahlen sie überhaupt in der Regel 2—3 ℳ. mehr als dem Großhändler.

Vorsitzender: Der betreffende Herr stellte das Verhältniß so dar, daß er mit dem Schmied ein Abkommen geschlossen hatte, wonach er demselben ein fertiges Pfund Eisen bezahlt und es dem Schmied überläßt, woher er sein Eisen beziehen will, und nach den Aussagen des Schmieds behauptete der Herr, daß er für gewisse Zwecke schwedisches Eisen haben müsse.

Herr **Scheele:** Ja, das ist richtig, das wäre auch Thorheit von dem Schmied, wenn er anders sagen wollte, denn er erzielt vielleicht auf die Art einen viel höheren Preis; wie schon früher gesagt, geringe Quanten schwedischen Eisens werden stets noch gekauft.

Vorsitzender: Jener Sachverständige sagte, für das Pfund fertige Waare lasse sich der Schmied 20 ₰ bezahlen.

Herr **Scheele:** Von schwedischem Eisen kann er das Pfund für 20 ₰ ja gar nicht machen. Wir wollen mal sagen, der Schmied bezahlt für sein schwedisches Eisen pro 100 kg 24—25 ℳ., das wären etwa 12 ℳ. in der Stadt pro Zentner, da glaube ich nicht, daß er das Pfund würde mit 20 ₰ liefern können.

Vorsitzender: Das wären 40 ℳ. pro 100 kg.

Herr **Scheele:** Ja, aber verarbeitet.

Vorsitzender: Wieviel kostet ihm das Eisen?

Herr **Scheele:** Schwedisches Eisen würde ihm mindestens im Durchschnittspreis 25—26 ℳ., bei 24 ℳ. Grundpreis, kosten; das wären für das Eisen allein 13 ₰ und für die Arbeit 7 ₰ und dann hat er noch Transport und andere Unkosten zu tragen; wahrscheinlich erhält der Schmied 20 ₰ und das alte Eisen gratis.

Vorsitzender: Der Herr sagte, 20 ₰ hätte er auch bezahlt, als der Zoll noch bestand, er bezahlt jetzt nicht mehr und nicht weniger.

Herr **Scheele:** Das mag sein, daß die Schmiede, die jener Herr beschäftigt, ihm immer denselben Preis abgenommen haben, da der Herr anderweitige Subsidien nicht mit in Rechnung bringt, als: freie Pacht der Schmiede, Kartoffelland 2c.; die Kontrakte sind in der Regel auf längere Zeit, daher dadurch wohl auch keine Veränderung der Preise seit 1872/73. So wie ich die Preise kenne, bezahlte man früher 30 ₰; die Preise sind nachher, während sie bis zum Jahre 1872/73 gestiegen waren, successive heruntergegangen, und heute bezahlt man durchschnittlich 20—25 ₰, je nachdem die Arbeiten sind. Also die Angabe ist, glaube ich, nicht richtig. Ich habe viele Anfragen, ich weiß nicht, von wem diese ausgehen, ob der Landwirth durch Eisenzölle geschädigt wird 2c., erhalten. (Redner legt ein Schriftstück vor.) Ich habe diese Fragen in gleichem Sinne beantwortet.

Vorsitzender: Die 12. Frage haben Sie also dahin beantwortet, daß Sie nach Korrespondenz mit niederschlesischen und pommerschen Werken der Meinung sind, daß ein Roheisenzoll von 30—50 ₰ für den Zentner die Fabrikation der Gießereien nicht beeinträchtigen würde, wenn zu gleicher Zeit ein Zoll von 1—1,50 ℳ. auf Gießereiwaaren gelegt würde?

(Wird bejaht.)

Frage 13:

Würden andere Industriezweige durch einen Ausschluß der ausländischen Konkurrenz benachtheiligt werden?

Herr **Stumm:** Sie sagten vorher, daß die kleinen Gießereien in Pommern einem Zollschutz auf Roheisen nicht abgeneigt sind. Nun hat uns jener Sachverständige damals mitgetheilt, daß in Pommern sämmtliche Gutsbesitzer der Einführung von Zöllen entschieden entgegenstehen. Da Sie mit den Herren vielfach zusammenkommen, so würden Sie vielleicht auch eine Ansicht darüber haben, ob in der That der pommersche Grundbesitz und die dortige Landwirthschaft der Einführung von Eisenzöllen entgegen ist, oder ob darüber verschiedene Ansichten herrschen?

Herr **Scheele:** Um auch darüber klar zu sehen, bin ich in der vorigen Woche beim Oberpräsidenten gewesen und habe mir dessen Ansicht ausgebeten. Dann habe ich einen Herrn, der Vorsteher verschiedener Vereine ist, gesprochen, der sagte: das schädigt uns gar nicht. Ein Eisenzoll von so und so viel würde uns nicht schädigen, aber wir wollen verweigern, das einzugestehen, ganz einfach, weil wir einen Zoll auf den Import von Getreide haben wollen, da möchten wir 5 pCt. haben. Ich sagte, das ist doch gar nicht möglich, wie kann man überhaupt nach Prozenten rechnen, das hat früher England einmal gehabt, das geht nicht. Der Oberpräsident hat sich vielfach in der Provinz darnach erkundigt und sagte, der größte Theil wäre nicht dagegen, sondern für mäßigen Zoll. Daß ein Import-Getreidezoll angestrebt wird, sei richtig.

Frage 14:

Welche Zollsätze halten Sie ohne wesentliche Schädigung der Interessen des deutschen Handels und der Industrie für zulässig?

Ich würde ungefähr folgende Zollsätze vorschlagen: Für Roheisen 30—50 ₰ — ich würde überhaupt nicht zu große Ansprüche machen —, für Stabeisen vielleicht 1 ℳ., Bleche 1,50 ℳ. Die oberschlesischen und rheinischen Werke haben durchschnittlich 5,25 bis 5,50 ℳ. für Stabeisen pro 50 kg und arbeiten ohne Nutzen, daher diese Zölle wohl gerechtfertigt sind. In der Depesche über den letzten Abschluß von Glasgow, welche ich vorgelegt, circa 5 000 Zentner Eckeisen und Schiffsbleche franko Stettin 133 s. pro Tonne = 13,30 ℳ. pro 100 kg, hätte ich gern der Königs- und Laurahütte zugeführt und auch wohl vom Besteller 1 bis 1½ ℳ. pro 100 kg mehr erlangt, jedoch war weder Königshütte noch Krupp in Essen zu bewegen, die Lieferung zu übernehmen. Krupp fordert 17,50 ℳ. franko Stettin, Königshütte 16,45 ℳ., deshalb wohl 1½ ℳ. Steuer pro 50 kg begründet ist.

Weißbleche 2 ℳ., Gußwaaren 1 ℳ. bis 1,50 ℳ. und ganz grobe Eisenwaaren 2 ℳ.

Man behauptet, der englische Arbeiter producirt vielmehr als der deutsche, diese Ansicht ist auch wohl allgemein anerkannt.

Nach meinen Erfahrungen ist der Grund folgender: Die Engländer kennen weder Schulzwang noch Militairpflicht, der Sohn eines Arbeiters fängt mit 13 Jahren an zu arbeiten, Söhne von Kaufleuten 2c. treten mit 14 Jahren in die Geschäfte ein.

Die Arbeiter, wenn selbst noch ein Jahr mehr gerechnet würde, können dann ohne Unterbrechung in der gewählten Branche sich vervollkommnen; den Körper stärken die englischen Kinder von früher Zeit durch Turnen und die bekannten englischen Spiele.

Unsere Jugend dagegen darf vor vollendetem 14. Jahre die Schule nicht verlassen, wird dann von 14 bis 16 Jahren in geringerem Maße beschäftigt, und nach geringer Einübung der gewählten Branche zum Militairdienst eingezogen; nach Ableistung der Militairpflicht muß dieselbe sich erst die vergessenen Kenntnisse wiederum aneignen. Der deutsche Arbeiter ist dadurch nicht im Stande, sich so auszubilden und leistungsfähig zu werden als der englische Arbeiter, der von seinem ersten Eintritt ununterbrochen seiner Arbeit, seinem Handwerk nachgehen kann; aus diesem Grunde wird letzterer stets produktiver sein.

Herr **Stumm:** Doch nur unter gewissen Bedingungen?

Herr **Scheele**: Ja, unter gewissen Bedingungen.

Vorsitzender: Sie wollen daraus die Nothwendigkeit herleiten, daß wir die Industrie schützen müssen?

Herr **Scheele**: Ja.

Frage 15:

> Wie stellen sich die Einkaufs- und Verkaufsbedingungen beim Eisenhandel im Inlande und Auslande, insbesondere in Bezug auf den Kredit?

In Belgien, Oesterreich und Deutschland wird in der Regel beim Einkauf 3 Monat Ziel gerechnet. In England und Schweden wird fast nur gegen Kasse verkauft. Der deutsche Eisenhändler giebt einen 3- bis 6monatlichen Kredit; bei Kassezahlungen gestattet er einen Abzug von $1^1/_4$—2 pCt. und erhält seinerseits dieselbe Vergünstigung vom Produzenten.

Frage 16:

> Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen, und event. welche?
>
> Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Meiner Ansicht nach sind die Tabellen nicht als richtig anzunehmen. Ich habe mich selbst viel damit beschäftigt und für die Kaufmannschaft die Zusammenstellungen gemacht, aber es war schwer, und in den letzten Jahren, seitdem die Steuer aufgehoben ist, fast unmöglich, richtige Zahlen festzustellen.

Vorsitzender: Weil die Durchfuhr mit in den Zahlen enthalten ist?

Herr **Scheele**: Ja. Ich glaube, daß z. B. in den Exportlisten viel durchgehendes Gut, Transitgut, mit aufgeführt wird. Auch für frühere Jahre gilt das. Ich habe manchen Posten gefunden. Ich will z. B. mal sagen, es kamen über Holland auf dem Seewege Schienen, und wurden als zollfreie Waare mit Ursprungsattest der rheinischen, westfälischen oder elsaß-lothringischen Werke eingeführt, später aber bei Zusammenstellung als ausländische Waare aufgeführt.

Herr **Huber**: Sie meinen also, daß viel deutsches Fabrikat, was z. B. über Belgien und Holland hinausgeht, über die Ostseehäfen wieder hereinkommt und dort als fremde Einfuhr notirt wird?

Unter den Ziffern der Einfuhr über die Ostseehäfen ist also ein wesentlicher Bruchtheil deutschen Ursprungs?

Herr **Scheele**: Ja; aber ob wesentlich, ist nicht zu ermitteln. Ich habe gelesen, es sollen 1877 ca. 7 Millionen Zentner Roheisen exportirt sein; das glaube ich nicht, es muß viel Transitgut dazwischen gewesen sein, resp. ausländisches Eisen.

Herr **Huber**: Gilt das für den ersten Fall auch?

Herr **Scheele**: Ja!

Herr **Stumm**: Die Atteste sind deshalb ausgestellt worden, um die Zollfreiheit sicher zu stellen. Nachdem nun die Zölle weggefallen sind, besteht kein Interesse mehr für ein solches Attest und die deutschen Waaren gehen wie fremde einfach ohne jedes Attest ein.

Herr **Scheele**: Ja, dadurch ist aber der Statistik die Möglichkeit genommen zu unterscheiden, ob etwas deutschen oder fremden Ursprungs ist.

Herr **Huber**: Ist Ihnen der Gesetzentwurf vielleicht bekannt, der in diesem Frühjahr dem Reichstage vorgelegt wurde? Würden Sie glauben, daß auf diesem Wege eine bessere Statistik gewonnen würde?

Herr **Scheele**: Der Gesetzentwurf ist mir nicht bekannt. Wir haben ja auch einzelne Vorschläge in neuerer Zeit gemacht, die vielfach zur Sprache kamen, auch in neuerer Zeit vorgeschlagen, den Fabrikeninspektoren, die von der Regierung angestellt sind, die Kontrole über die Statistik zu überweisen.

Herr **Huber**: Haben Sie vielleicht eine Ansicht darüber, welcher Bruchtheil von der gesammten Einfuhr über die Ostseehäfen deutschen Ursprungs und welchen Bruchtheil fremden Ursprungs sein könnte?

Herr **Scheele**: Nein, die habe ich nicht. Ich habe aber eine Aufmachung Stettin von 1877, ob die richtig ist kann ich nicht sagen.

Vorsitzender: Das ist der Bericht der Kaufmannschaft von 1877?

Herr **Scheele**: Ja, die Berichte mache ich für Eisen und Metalle.

Vorsitzender: Können Sie vielleicht bis zur Korrektur des stenographischen Berichtes irgend eine Ziffer beibringen? Es wäre interessant zu wissen, welchen Bruchtheil, wenn auch blos schätzungsweise, der Gesammtsumme Sie für deutschen Ursprungs halten?

Herr **Scheele**: Ich will sehen, ob ich das ausziehen kann, ich glaube aber kaum, daß die Zahlen des Berichtes zuverlässig sind, denn der Herr, welcher die Zusammenstellungen macht, läßt Manches weg; die Direktion des Vulkan klagte ebenfalls, daß von dem eingesandten Jahresbericht bei Aufnahme in den Jahresbericht pro 1877 vieles ausgelassen, was von Interesse — namentlich über Verbrauch schlesischer gegen englische Kohlen.

Herr **Stumm**: Es ist sehr wichtig, zu konstatiren, daß in dem Bericht nicht Alles enthalten ist, was von den einzelnen Herren mitgetheilt worden.

Vorsitzender: Wenn Sie weitere Mittheilungen nicht zu machen haben? — dann würde ich hiermit die Vernehmung schließen und Ihnen unsern Dank abstatten.

(Schluß der Vernehmung 2 Uhr 40 Min.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Zweiunddreißigste Vernehmung

am

23. November 1878

(Nachmittag 2 Uhr 45 Minuten).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender,
" Geh. Oberregierungsrath Huber,
" Königl. bayr. Staatsrath von Schloer,
" Geh. Kommerzienrath Stumm,
" H. H. Meier,
" Geh. Bergrath Dr. Wedding.

Sachverständiger: Herr Amtsrath Dietze aus Barby a. d. Elbe.

(Fragebogen C.)

Vorsitzender: Herr Amtsrath Dietze aus Barby an der Elbe. Sie wollen die Freundlichkeit haben, uns den Fragebogen C. zu beantworten.

Frage 1:

Welche Preise bezahlt man im Inlande gegenwärtig für die wichtigsten Erzeugnisse der Eisenindustrie, welche Sie verwenden?

Herr **Dietze**: Der Durchschnittspreis für das Eisen, welches ich verbrauche, beträgt momentan 8 *M.* pro Zentner.

Vorsitzender: Was sind das für Eisensorten?

Herr **Dietze**: Alles mögliche: Stabeisen aller Art, Blech ꝛc., aber durchweg inländisches Fabrikat. In diesem Augenblick gebrauche ich gar kein ausländisches Fabrikat.

Vorsitzender: Wo beziehen Sie Ihr Eisen her?

Herr **Dietze**: Hauptsächlich von Händlern in Magdeburg. Dort sind große Niederlagen, zum Theil aus Westfalen, zum Theil vom Rhein, zum Theil selbst aus Schlesien. Von da bezieht es der Schmied. Welchen Sorten und Qualitäten er den Vorzug gibt, weiß ich nicht.

Vorsitzender: Sie haben einen Schmied, mit dem Sie Akkord haben?

Herr **Dietze**: Zum Theil Akkord, zum Theil arbeitet er für mich auf Rechnung. Sachen, die sich nicht gut auf Rechnung machen lassen, arbeitet er auf Akkord. In einer so großen Wirthschaft, wie ich sie habe, steht man auf Akkord besser, z. B. Hufbeschlag, Reparaturen an Wagen und Pflügen, wogegen alle Neuanschaffungen auf Rechnung gehen.

Vorsitzender: Den Hufbeschlag beziehen Sie auch aus Magdeburg aus inländischem Eisen?

Herr **Dietze**: Die Eisen; was Nägel betrifft, so ist der Schmiedemeister da, wie die meisten Schmiede, ich möchte es beinahe abergläubisch nennen, daß die Hufnägel aus schwedischem Eisen so sehr viel besser sein sollen. Ich zweifle nicht, er hat häufig aus gutem Material gefertigte deutsche, wo er glaubt, es seien schwedische.

Vorsitzender: Sie sind der Ansicht, daß das Inland Hufnageleisen sehr gut darstellen würde, daß es nicht nöthig ist, aus Schweden zu beziehen?

(Wird bejaht.)

Und wie ist es mit Ackermaschinen, Mähmaschinen u. s. w.?

Herr **Dietze**: Die beziehe ich zum Theil aus deutschen Fabriken, zum Theil kann ich sie leider nur aus dem Auslande bekommen, weil sie im Inlande nicht gemacht werden, namentlich seitdem wir die Aufhebung der Zölle gehabt haben, ist dem Inlande jede Lust dazu benommen. Ich schaffte mir 1873 einen Fauler'schen Dampfpflug an, damals war noch der Zoll auf Maschinen, aber der Zoll hielt mich nicht ab, weil ich mir eben von der Arbeit mit dem Dampfpflug einen großen Vortheil versprach. Als der Dampfpflug angekommen war, bekam ich eine Zuschrift aus Dresden und eine, wenn ich mich nicht irre, aus Halle: wenn an meinem Dampfpflug Reparaturen nöthig wären, dann könnte ich die einzelnen Theile auch bei ihnen bekommen; die Herren fingen an, sich darauf einzurichten. Kurz darauf, nach 1873, bekamen wir die Maschinen schon frei ein, damit war aber auch den Leuten die Möglichkeit genommen, einzelne Theile von diesen Sachen zu bauen. Eine Firma in Sachsen, die

darin ein außerordentlich großes Geschäft gemacht hatte, wurde durch die Konkurrenz sofort lahm gelegt, so daß ich jetzt jedes kleine Stück, was kaput geht, nur beziehen kann aus der Niederlage, die Fauler in Magdeburg hält, und ich muß jeden Preis bezahlen, den er nimmt, denn wenn ich die Reparatur in einer andern Maschinenfabrik machen lasse, muß ich acht Tage und oft länger warten, weil die Leute nicht darauf eingerichtet sind, und dazu wäre der Zeitverlust zu groß. Dagegen habe ich landwirthschaftliche Maschinen jeder Art, Dreschmaschinen, Hackmaschinen, Drillmaschinen, Heuwendemaschinen, was nur an Maschinen denkbar ist, denn ich habe von allen in meiner Wirthschaft, bezogen theils aus Leipzig, theils aus Halle, theils aus Groß-Oschersleben und theils aus Magdeburg. Hiervon ist sehr vieles deutsches Fabrikat, Drillmaschinen meist englisch. Ich fürchte, wir werden wieder mehr zu den englischen Maschinen übergehen müssen, denn die eingetretene große Konkurrenz sind unsere inländischen Fabrikanten kaum noch in der Lage auszuhalten. Die Arbeit fängt bei uns an schlechter zu werden.

Herr **Stumm**: Ein Sachverständiger aus Pommern hat uns gesagt, daß er der Qualität der englischen Maschinen, auch abgesehen von Dampfpflügen, den Vorzug gäbe; liegt das vielleicht daran, daß in Pommern strengere Anforderungen an die Maschinen gestellt werden und die Landwirthe dort genauer rechnen als bei Ihnen?

Herr **Dietze**: Den Grund kann ich mir nicht gut erklären, ich habe sie bei uns ganz gut gefunden. Vielleicht kauften die Herren Ausschuß an Maschinen, alte, schlechte, zurückgestellte Maschinen; aber wenn Sie mit einer Maschinenfabrik in Verbindung stehen, von der Sie Jahr aus Jahr ein Ihre landwirthschaftlichen Maschinen beziehen, dann bekommen Sie gutes deutsches Fabrikat, landwirthschaftliche Maschinen, die so gut sind wie die ausländischen. Eine Ausnahme machen vielleicht leichte Mähmaschinen aus Amerika, die übrigen Maschinen werden hier in Deutschland ebenso gut angefertigt.

Herr **Meier**: Ich verstand, daß Sie erst sagten, gewisse Maschinen müßten Sie von auswärts beziehen?

Herr **Dietze**: Nur den Dampfpflug und gewisse amerikanische Mähmaschinen, die anderen kann ich alle bekommen.

Herr **Stumm**: Also Sie würden der Ansicht sein, daß, wenn die Zölle auf Maschinen nicht gefallen wären, auch der Dampfpflug in Deutschland hergestellt worden wäre?

Herr **Dietze**: Der Ansicht bin ich ganz entschieden.

Herr **v. Schloer**: Ein früherer Herr Sachverständiger hat auseinandergesetzt, daß er Mähmaschinen aus Deutschland überhaupt nicht beziehen könne, weil sie so unvollkommen wären, daß sie nicht zu brauchen seien; er hat uns mitgetheilt, daß in Mähmaschinen in neuerer Zeit die Engländer einen Vorsprung errungen hätten vor den Amerikanern, weil sie solider arbeiten. Dann wurde uns angegeben, daß auch die größeren Dreschmaschinen, diejenigen, die Getreide vollständig fertigstellen, in Deutschland in so unvollkommener Weise hergestellt würden, daß man gezwungen wäre, sie aus England zu beziehen.

Herr **Dietze**: Da hat der betreffende Herr Erfahrungen gemacht, die ich noch nicht gemacht habe. Ich und sehr viele meiner Kollegen in Sachsen sind nicht der Ansicht. Wir beziehen gute Maschinen, die hier angefertigt sind.

Herr **Stumm**: Ich möchte auf die ursprüngliche Frage zurückkommen und den Herrn Sachverständigen bitten, uns zu sagen, welche Preise er im Uebrigen für die Erzeugnisse der Eisenindustrie bezahlt. Er hat zuletzt von Stabeisen besprochen.

Herr **Dietze**: Schmiedeisen in allen gangbaren Dimensionen Grundpreis 8 *M*, kleine Dimensionen und Bandeisen kosten momentan 8¾ bis 9 *M* pro Zentner, Kesselblech, beste westfälische Marke, die ich für die Zuckerfabrik sehr häufig beziehen muß, 12,5 *M*, schwächere Bleche besserer Qualität 14 *M*, schmiedbare Stahlsorten 60 *M* pro Zentner, pro Zentner ordinären Stahl 30 *M*, fertige Dampfkessel sind mir jetzt gerade offerirt, weil ich darin eine neue Anlage machen will, mit 15 *M* pro Zentner, bei guter Arbeit, gutem Material und der Verpflichtung, den Bau unter Beaufsichtigung auszuführen. Gewalzte Eisenbahnschienen, von kleinem Profil bis 8 cm Höhe, für leichteren Transport, sind mir offerirt franko Abladestelle und das erforderliche Kleineisenzeug dazu mit 7 *M* 50 ₰ pro Zentner. Was ich an Gußwaaren bekommen habe, habe ich bezahlt: für Muffröhren 8 *M* und für Flanschröhren mit abgedrehtem Flansch 9 *M* 50 ₰ pro Zentner.

Herr **Stumm**: Ich halte diese Angaben deswegen für sehr interessant, weil wir dann diese Preise nach Abrechnung der Fracht vergleichen können mit den Preisen, die am Fabrikationsorte gestellt werden, um danach zu ermessen, was beim Zwischenhandel hängen bleibt und was für die Großkonsumenten noch übrig bleibt. Ich setze voraus, daß diese Preise bezahlt werden bei dem Händler in Magdeburg?

Herr **Dietze**: Beim Händler in Magdeburg.

Frage 2:

> Welche Veränderungen haben die Preise seit 1869 in den einzelnen Jahren bis jetzt erlitten?

Im Jahre 1859 kostete bei mir der Zentner Schmiedeisen 11 *M*, 1870: 11 *M* 75 ₰, 1871: 12 *M* 50 ₰, 1872: 16 *M* 25 ₰, 1873: 17 *M* 90 ₰, 1874: 12 *M* 50 ₰, 1875: 10 *M* 25 ₰, 1876: 9 *M* 25 ₰, 1877: 8 *M* 65 ₰ und momentan 8 *M*.

Vorsitzender: Haben Sie ähnliche Vergleichungen für die anderen Materialien?

Herr **Dietze**: Ich habe noch die Angaben für Kesselbleche. Die haben gekostet: 1871 16,50 *M*, 1872 21 *M*, 1873 27,50 *M*, 1874 24 *M*, 1875 18 *M*, 1876 16 *M*, 1877 15 *M*, 1878 12,50 *M*. Schwächere Sorten wurden durchschnittlich in den Jahren mit 1,50 *M* höher bezahlt.

Frage 3:

> Wie stellen sich die Preise für entsprechendes ausländisches Fabrikat in deutschen Häfen und am Komsumtionsorte?

Ist mir als Landwirth an der Elbe unbewußt.

Vorsitzender: Frage 4:

> Vermag die deutsche Eisenindustrie Ihnen das Ausland für alle Zweige seiner Erzeugnisse in Qualität und Quantität zu ersetzen?

Das wäre die Frage, die wir antizipirt haben.

Herr **Dietze**: Diese Frage würde ich ganz entschieden mit Ja beantworten, auch in dem Punkte, in dem ich vorhin eine Ausnahme machte, denn wenn man die deutsche Industrie etwas länger geschützt haben würde, so würden wir auch hier einen großen Fauler'schen Dampfpflug jetzt jedenfalls fabrizirt und ebenso gut fabrizirt bekommen. In allerneuester Zeit soll sich eine Fabrik, ich glaube in Halle, aufgethan haben, die den sogenannten kleinen Einspänner, einen Dampfpflug, der eine andere Konstruktion hat und für ganz schwere Bodenverhältnisse nicht brauchbar sein soll, zu fabriziren sucht.

Herr **Meier**: Sie brauchen aber sonst einen Fauler'schen Dampfpflug?

(Wird bejaht.)

Die Nachfrage wird sehr gering gewesen sein, so daß wahrscheinlich die Fabriken kein Interesse daran hatten, sich darauf einzurichten.

Herr **Dieße**: Herr Konsul, das kann für manche Provinz wahr sein, für unsere Provinz nicht. In der Provinz Sachsen sind die größeren Zuckerfabriken meist im Besitz von Dampfpflügen. Außerdem existiren jetzt in der Provinz 15—20 Dampfpflüge, die miethsweise umherziehen und den Leuten den Acker pflügen und zwar für so hohe Preise, daß man darüber in Staunen geräth, aber die Landwirthe und selbst kleinere bezahlen diese Preise, also müssen sie doch wohl durch die tiefe Kultur noch größere Vortheile haben. Ich habe den Dampfpflug seit 1873.

Herr **Meier**: Bleche, haben wir gehört, seien viel besser geworden in Deutschland.

Herr **Dieße**: Dagegen will ich nichts sagen, das kommt mir nicht täglich vor, das kommt vor in der Fabrik oder der Brennerei.

Herr **Stumm**: Bei Blechen liegt die Sache deshalb anders, weil Kesselbleche genau nach den Vorschriften gemacht werden müssen, die die Ueberwachungsbehörde stellt.

Herr **Dieße**: Was sind das für Vorschriften?

Herr **Stumm**: Wir haben ein ausführliches Gesetz über die Art und Weise, wie die Kesselabnahme stattfinden muß, das wird immer strenger gehandhabt.

Vorsitzender: Es wird doch wohl nach der Fabrikation der Bleche nicht gefragt, aber die Kessel müssen dicht halten und fehlerfrei sein, darauf hat der revidirende Beamte sein Augenmerk zu richten. Eine Vorschrift über die Fabrikation existirt nicht.

Herr **Stumm**: Ich will es nicht genau behaupten, aber ich glaube, daß in vielen Fällen allerdings die Art, wie die Bleche fabrizirt werden müssen, besonders vorgeschrieben wird.

Vorsitzender: Sie müssen den Bedingungen bei der Wasserdruckprobe gewachsen sein, aber eine Vorschrift, wie die Bleche fabrizirt sein sollen, existirt nicht.

Herr **Stumm**: Eine direkte Vorschrift nicht, aber die Kessel bedürfen absolut einer sehr zuverlässigen Blechqualität, um den gesteigerten Anforderungen zu entsprechen.

Vorsitzender: Der Druck ist sogar früher höher gewesen, als heute. Früher wurde bei einem Ueberdruck im Dampfkessel von 3 Atmosphären auf 9 Atmosphären gepreßt und jetzt auf 6, d. h. früher wurde der dreifache Druck angewendet und jetzt nur der doppelte.

Herr **Stumm**: Die Revisionen finden jetzt periodisch statt, was früher nicht der Fall war. Unsere Baubeamten überzeugen sich von der Unschädhaftigkeit des Kessels vielfach durch eine Wasserdruckprobe.

Ich möchte nunmehr an den Herrn Sachverständigen die Frage richten, woher es kommt, daß nach den Angaben des Herrn Sachverständigen aus Pommern dort für Pflüge, Hufeisen, Eggenspitzen, wie er meint, ausschließlich schwedisches Eisen verwendet wird, während Sie, der Sie doch wahrscheinlich einen schwereren Boden haben, mit inländischem Eisen auskommen. Wodurch können Sie sich diese Differenz erklären?

Herr **Dieße**: Die kann ich mir garnicht erklären. Ich glaube, daß der Herr glaubt, er bekommt schwedisches Eisen, und er bekommt anderes. Wir haben auf dem rechten Elbufer, was ich so genau kenne, wie das linke, wo ich aber nicht selbst wirthschafte, den leichten Sandboden, wie in Pommern. Auf dem linken Elbufer ist die schwere humusreiche Erde der Börde. Wenn nun wirklich angenommen würde, daß für diesen schweren humusreichen Boden vielleicht ein schlechteres Eisen genügt, so müßten wir doch auf dem rechten Elbufer jedenfalls schwedisches Eisen haben müssen, wo wir den nämlichen leichten Boden haben wie in Pommern, aber da drüben wird dasselbe Eisen verbraucht. Die Leute sagen, mit deutschem Eisen kommen wir nicht aus. Ich möchte behaupten, daß, wenn die Qualität des Eisens sich fernerhin so verschlechtert, wie das im Laufe der letzten drei Jahre der Fall gewesen ist, daß wir dann werden zusehen müssen, wo wir, wenn auch viel theureres, so doch gutes Eisen herbekommen. Die Verschlechterung des Eisens war im Laufe der letzten drei Jahre eine sehr bedeutende.

Herr **Stumm**: Woher?

Herr **Dieße**: Wie soll das anders sein? Wenn eine Sache durch Konkurrenz sehr gedrückt ist, sucht man billig zu fabriziren, und wenn das übertrieben wird, fabrizirt man meist schlecht.

Vorsitzender: Es ist von einigen Herren Sachverständigen gerade das Gegentheil ausgesprochen; die deutschen Produkte wären viel besser geworden.

Herr **Dieße**: Dem muß ich entschieden widersprechen. Jeden praktischen Schmiedemeister können Sie fragen; der sagt, daß das Eisen sich im Laufe der letzten drei Jahre ganz erheblich verschlechtert hat, und daß, während früher ein Schmiedemeister einen Eisenlieferanten hatte, von dem er sein lebelang sein Eisen bezog, weil es gut war, er jetzt, weil es bei der alten Firma zu schlecht geworden ist, von allen möglichen anderen Firmen kauft, aber die Schmiede sagen, wir können es beziehen woher wir wollen, es ist nicht mehr zu vergleichen mit dem alten Fabrikat.

Herr **Stumm**: Das möchte ich doch bezweifeln, daß das so allgemein der Fall ist, denn der Sachverständige aus München, der Eisenhändler Kustermann, hat genau dieselben Erfahrungen für Bayern konstatirt, wie wir sie eben gehört haben.

Herr **Meier**: Das bezieht sich also auf Stabeisen?

Herr **Dieße**: Ueberhaupt auf das Eisen, was ich als Landwirth verbrauche und zum Theil auch als Fabrikant.

Vorsitzender: Frage 5:

> Verwenden Sie ausländische Fabrikate oder nicht? Aus welchen Gründen?

Da haben Sie uns schon Mittheilungen über Ihren Dampfpflug gemacht.

Frage 6:

> In welcher Weise ist die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Eisenzölle seit 1873 nachtheilig oder vortheilhaft für Sie gewesen? Hat besonders das Gesetz vom 7. Juli 1873 einen Einfluß auf die Preise von Eisen und Eisenfabrikaten ausgeübt, und event. welchen?

Herr **Dieße**: Vortheilhaft ist die Aufhebung der Eisenzölle in keiner Weise für die Landwirthschaft in meiner Provinz gewesen. Das Billigerwerden des Eisens in jener Zeit, kann man wohl nicht auf die Aufhebung des Zolles rechnen, denn die Aufhebung fiel mit der Krisis in den Jahren 1872—74 zusammen. Nachtheile hat es der Landwirthschaft bei uns viel eher gebracht. Wir hatten in früherer Zeit, als die Eisenindustrie am Rhein und in Westfalen in hoher Blüthe stand, dorthin ein ganz vorzügliches Absatzgebiet, einmal Eßkartoffeln und zweitens außergewöhnlich fettes Vieh. Mit dem Sinken der Eisenindustrie ist beides von Jahr zu Jahr weniger von uns gefordert und namentlich kann man es recht an dem Minderbedarf von fettem Vieh sehen, daß es dort jetzt schlechter aussehen muß. Kartoffeln beziehen sie noch in ziemlichen Quantitäten, aber von diesem außergewöhnlich fetten Vieh geht fast nichts mehr dort hin. Die dortigen Viehhändler brauchen diese Qualität nicht mehr, sie sagen, wir müssen ordinäreres Vieh dort haben, die bessere Qualität werden wir nicht mehr los; und dies außergewöhnlich fette Vieh zu produziren, war ganz entschieden ein Vortheil der Landwirthschaft in unserer Provinz, wo wir Fabriken haben, die viel Futter abwerfen. Je länger man Mastvieh stehen hatte, einen desto größeren Vortheil hatte man auch in dem guten Dünger, und wenn wir für fettes

Vieh keine so gute Verwerthung mehr haben, so sehe ich darin einen Nachtheil für die Landwirthschaft. Der Vortheil, der aus der Einführung eines Eisenzolles von 1 ℳ hervorgehen könnte, ist, wenn man das auf den Morgen repartirt, außerordentlich gering. Ich bewirthschafte in Barby, wo ich wohne, 10 000 Morgen, zum größten Theil Ackerland, an der ganzen Fläche sind ungefähr 1 000 Morgen Wiese, kein Wald, dazu habe ich eine Zuckerfabrik, die 300 000 Ctr. Rüben verarbeitet, eine Brennerei, die 8 Monate lang täglich 14 000 Liter Maischraum verarbeitet, eine Brauerei, eine Ziegelei, kurz alles Denkbare ist da, und deshalb glaube ich, daß diese Wirthschaft eine von denjenigen ist, von denen man sagen kann: Mehr Eisen ist überhaupt nicht zu konsumiren pro Morgen. Es stellte sich bei mir im Durchschnitt der Jahre so, daß ich pro Morgen eine Konsumtion habe von $2^1/_2$ Pfund Eisen. Wenn ich diese $2^1/_2$ Pfund mit dem Schutzzoll rechne, der darauf gelegen hat, das gibt ein sehr geringes Resultat. Das ist eine so unbedeutende Summe, da komme ich auf 250 ℳ, die ich in früherer Zeit bei einer Fläche von 10 000 Morgen Feld als Opfer gebracht habe, um eine Industrie zu erhalten, die für mich als Konsument meiner landwirthschaftlichen Produkte von höchstem Werthe war, und da meine ich, habe ich in früherer Zeit ein gutes Geschäft gemacht, wenn ich 250 ℳ bezahlte an die Konsumenten meiner Produkte. Deshalb kann ich nicht finden, daß für die Landwirthschaft irgend ein Vortheil aus der Aufhebung des Schutzzolles hervorgegangen wäre. 250 ℳ für 10 000 Morgen, macht für den Morgen $2^1/_2$ ₰. Nun trägt der Morgen in Pausch und Bogen 8 Ctr. Roggen, es wird also der Zentner Roggen dadurch für das Publikum belastet mit 0,3 ₰. 0,3 ₰ wird der Roggen dadurch billiger resp. theurer; da verschwindet Alles, was man Vortheil nennen könnte und das ist der Einfluß, der für mich aus einer Aufhebung resp. Belastung mit Schutzzoll hervorgehen würde.

Herr **Stumm**: Sie haben $2^1/_2$ Pfund jährlichen Eisenverbrauch pro Morgen angegeben, inkl. dessen, was Ihre Fabriken verbrauchen. Wie hoch würden sie den Eisenverbrauch pro Morgen schätzen, wenn Sie das Eisen, welches Ihre Fabriken verbraucht haben, in Abzug bringen, also nur den rein landwirthschaftlichen Verbrauch pro Morgen berechnen?

Herr **Dietze**: Das kann ich bei meiner Wirthschaft nicht sagen, aber wenn man solche Sachen schätzt nach Wirthschaften von ca. 100 Morgen, da sagt der Landmann: das Höchste, was ich das Jahr an Schmiedeberechnung habe, sind 30 Thlr., aber eigentlich muß die Sache erfüllt sein mit 25 Thlr. pro Jahr. Nun würden von diesen 25 bis 30 Thalern doch mindestens vier Theile auf Arbeitslohn und Kohlen weggehen und der fünfte Theil würde für Eisen sein. 100 Morgen würden also einen jährlichen Verbrauch haben von 5 bis 6 Thlrn. an Eisen und deshalb rechne ich pro Morgen 1 Pfund für eine Wirthschaft ohne jeden Fabrikbetrieb.

Herr **Stumm**: Der Herr Sachverständige, der vor Ihnen hier war, hat diesen Verbrauch für Pommern nur auf ein halbes Pfund pro Morgen veranschlagt. Würden Sie der Ansicht sein, daß, da Pommern einen leichteren Boden hat, als Ihre Provinz, dies eine richtige Ziffer sein kann?

Herr **Dietze**: Ich glaube, das ist noch sehr hoch gegriffen für Pommern, da müssen noch gute Wirthschaften einbegriffen sein, wenn in Pommern soviel gebraucht werden soll.

Herr **Meier**: Ein anderer Herr hatte den Verbrauch auf $1^1/_2$ Pfund berechnet.

Herr **Dietze**: Für Pommern?

(Wird bejaht.)

Das ist ja gar nicht möglich.

Herr **Stumm**: Ich möchte aus meiner Erinnerung bemerken, daß der Sachverständige uns den gewöhnlichen Verbrauch höher als $1^1/_2$ Pfund pro Morgen angab.

Vorsitzender: Er gab den Verbrauch auf 3 Ctr. an, einschließlich der gewöhnlichen Unterhaltung der Bauten. Neubauten die ausgeführt wurden, waren extra gerechnet.

Herr **Dietze**: Dann muß man das alte Eisen nicht abgerechnet haben. Wenn ich sage, ich brauche $2^1/_2$ Pfund in meiner Wirthschaft, dann haben Sie den Gesammtverbrauch bei dem zahlreichen Fabrikbetrieb, bei Zuckerfabrik, Ziegelei, Brennerei und Brauerei. Eine Zuckerfabrik existirt ja auf jedem Gut ganz bestimmt nicht und auch kein Dampfpflug. Ich rechne da natürlich, wenn ich z. B. eine Neuanschaffung in der Fabrik mache — ich habe 8 Kessel liegen, ich erneuere davon 4 Kessel, der Kessel wiegt 250 Ctr., dann habe ich 1000 Ctr. neue Kessel, die 4 alten Kessel werfe ich hinaus, die wiegen 800 Ctr., dann kann ich eigentlich nur 200 Ctr. neu hinzugekommenes Eisen rechnen.

Herr **Stumm**: Sie rechnen also $2^1/_2$ Pfund pro Morgen inkl. Ihren Verbrauch für industrielle Anlagen und 1 Pfund pro Morgen für die reine Landwirthschaft, aber Sie halten es für sehr wahrscheinlich, daß man in Pommern mit $^1/_2$ Pfund auskommen kann, Sie halten diesen Satz sogar für hoch?

Herr **Dietze**: Ja, sehr hoch.

Vorsitzender: Frage 7:

> Findet bei Lieferungen eine Begünstigung der inländischen Industrie statt?

und Frage 8:

> In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

würden für Sie ausfallen.

Herr **Dietze**: Davon habe ich keine Kenntniß.

Vorsitzender: Frage 9:

> Würde die Wiedereinführung von Zöllen für die Produkte der deutschen Eisenindustrie Nachtheile für Sie herbeiführen und in welchem Maße?

Herr **Dietze**: Die Wiedereinführung von Zöllen würde für mich keine Nachtheile herbeiführen. Die unbedeutende Summe, die ich mehr zu bezahlen hätte, wenn die Produkte der deutschen Eisenindustrie einen Schutzzoll erhielten, würde ich sehr gern tragen, weil ich der festen Ueberzeugung bin, daß dadurch wieder ein Aufblühen der Eisenindustrie stattfände und dadurch die Zahl der Konsumenten für meine landwirthschaftlichen Produkte steigen würde.

Herr **Stumm**: Würden Sie der Ansicht sein, daß dies Verhältniß sich nur auf die Provinz Sachsen bezieht, oder würden Sie glauben, daß die Mark Brandenburg und Pommern ebenfalls ein Aequivalent in dem Steigen ihrer landwirthschaftlichen Produkte finden würden, wenn ein Eisenzoll wieder eingeführt wird?

Herr **Dietze**: Das würde sich ganz sicher auch auf die anderen Provinzen beziehen müssen. Die Zeit wird kommen, wo die Provinz Sachsen, die in landwirthschaftlicher Beziehung am höchsten zu stellen ist, sich nach Osten hin auf die Märkte mit ihrem fetten Vieh legen wird, dann werden sich die Pommern mit ihrem weniger ansehnlichen und weniger fettem Vieh einen andern Markt suchen müssen, wo sie das verkaufen können. Also insofern wird Pommern auch einen Vortheil haben. Wenn wir da wieder nach dem Rhein und Westfalen verkaufen, werden die Pommern von uns als Konkurrenten nicht inkommodirt werden.

Herr **Meier**: Die Pommern haben aber weniger Gelegenheit, ihr Vieh fett zu machen.

Herr **Dietze**: O, doch! Die machen es mit Schlämpe

fett, wir machen es mit dem Abgang der Zuckerfabrik und Schlämpe fett. Es ist aber weniger gute Waare.

Herr **Stumm**: Ich glaube, daß die Pommern im Gegentheil darin einen Vortheil haben, daß sie einen hohen Schutzzoll auf Spiritus besitzen und den Abgang bei der Spiritusfabrikation, die Schlämpe, zur Mästung benutzen, während die Herren, die Zucker fabriziren, keinen Schutzzoll mehr haben.

Herr **Huber**: Die Zuckerindustrie genießt auch einen Zollschutz.

Herr **Dietze**: Früher verkaufte man in Pommern einen Märzhammel mit $2\frac{1}{2}$, wenn es hoch kam mit 3 Thlrn.; jetzt hat die Provinz Sachsen, ich glaube, $\frac{7}{8}$ der sämmtlichen Hammel den Pommern abgenommen und zahlen den Herren mager 7 Thlr. und darüber, wenn das also nicht mehr geht, werden sie die Hammel behalten müssen, die dann auf ihren alten Werth zurücksinken. Man würde vielleicht, wie es früher war, dem Tagelöhner die alten Hammel als Deputat geben müssen.

Vorsitzender: Ich weiß nicht, ob die Gewerbeordnung auf die ländlichen Arbeiter Platz greift, danach würde es nicht mehr gehen.

Frage 10:

Welche Zollsätze halten Sie event. ohne wesentliche Schädigung Ihrer Interessen für zulässig?

Herr **Dietze**: Die alten, die früher bestanden; die waren in keiner Weise zu hoch, darin habe ich eine länger wie zwanzigjährige Erfahrung, diese Zollsätze haben mich nicht im Geringsten gedrückt. Ich habe dabei gut bestehen können, Andere auch. Ich würde die alten Sätze vorschlagen.

Vorsitzender: Diejenigen, die 1873 aufgehoben worden sind?

Herr **Dietze**: Ja!

Herr **Stumm**: Der Herr Sachverständige hat gesagt: „die alten Zölle, die er aus zwanzigjähriger Erfahrung kennt"; das würden die vor 1870 sein.

Sie würden also die Zollsätze meinen, die bis zum Jahre 1870 bestanden haben?

Herr **Huber**: Die Sätze von 1873 sind eben nicht die Sätze, mit denen Sie sich jetzt einverstanden erklärt haben?

Herr **Dietze**: Ich habe nichts erwähnt von irgend einem Zoll. Ich habe gesagt: die alten Sätze von 1873. Wenn ich mich in der Zahl irren sollte, darauf lege ich keinen großen Werth. Ich beurtheile die Sache als Geschäftsmann. Ich soll doch die Frage beantworten, welche Zollsätze ich eventuell ohne wesentliche Schädigung meiner Interessen für zulässig halte, und da sage ich: die, die wir bis 1873 gehabt haben, haben mich garnicht geschädigt.

Herr **Stumm**: Haben Sie denn diejenigen geschädigt, die wir bis 1870 hatten?

Herr **Dietze**: Auch nicht, die Schutzzölle haben mich gar nicht inkommodirt.

Vorsitzender: Ich kann das also dahin präzisiren, daß Sie ohne Schädigung damit einverstanden wären, die Zollsätze von 1873 wieder einzuführen eventuell die höheren Sätze, die im Jahre 1873 aufgehoben wurden.

Herr **Dietze**: Ich hoffe, man wird zu der Einsicht kommen, höhere als 1873; es fragt sich nur wann?

Vorsitzender: Ich kann also hiermit die Vernehmung schließen und statte Ihnen unseren Dank ab.

(Schluß der Vernehmung 3 Uhr 30 Minuten.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Dreiunddreißigste Vernehmung

am

15. und 24. November 1878*)

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender,
" Geh. Oberregierungsrath Huber.
" Königl. bayr. Staatsrath von Schloer.
" Geh. Kommerzienrath Stumm.
" H. H. Meier.
" Geh. Bergrath Dr. Wedding.

Sachverständiger Direktor Schaeffner aus Dillingen.

Am 15. November Nachmittag 3 Uhr 30 Minuten.

(Fragebogen A.)

Vorsitzender: Sie würden wohl die Freundlichkeit haben, uns über die Ausdehnung Ihres Werkes einige allgemeine Mittheilungen zu machen.

Herr **Schaeffner:** Wir haben 5 Hochöfen, von denen keiner im Betriebe ist, 27 Puddelöfen, davon 19 im Betriebe, 21 Schweißöfen davon 13 im Betriebe, 18 Frischfeuer davon 12 im Betriebe, 16 Blechwalzenstraßen, davon 13 im Betriebe.

Vorsitzender: Wo beziehen Sie Ihr Roheisen her?

Herr **Schaeffner:** Von den 5 Hochöfen liegen 2 an der Lahn, 2 in Geislautern bei Völklingen und 1 in Dillingen. Roheisen machen wir jetzt nicht, sondern wir kaufen etwas aus Luxemburg, den größten Theil aus Nassau und davon hauptsächlich das Produkt des Fürsten Solms zu Wetzlar.

Herr **Stumm:** Und wie steht es mit den dazu gehörigen Gruben?

Herr **Schaeffner:** Wir haben einen ausgedehnten Grubenbesitz und zwar in Nassau, a. d. Saar, in Luxemburg in Lothringen und in den anstoßenden französischen Grenzbezirken; im Betriebe haben wir aber nur die Gruben in Nassau, und zwar nur in so weit, als es die Erhaltung des alten Arbeiterstammes erfordert.

Vorsitzender: Sie machen also in Dillingen ausschließlich Blech?

Herr **Schaeffner:** Schwarzblech aller Art vom dünnsten Knopfblech bis zu dicken Kesselblechplatten, auch alle Façonbleche, wie z. B. Wellenbleche u. s. w. und Weißblech, das heißt Schwarzblech verbleit, verzinnt und verzinkt.

Herr **Stumm:** Und die Panzerplatten?

Vorsitzender: Die sind wohl neu dazu gekommen?

Herr **Schaeffner:** Ja, wir machen solche erst seit einigen Monaten.

Herr **Meier:** Wie stark sind die?

Herr **Schaeffner:** Die Kaiserliche Marine verlangt sie bis zu 22 Zoll Dicke. Gemacht haben wir bereits Platten von 11 Zoll Dicke, 6 m Länge und $1^1/_2$ m Breite für Panzerkanonenboote und Panzerkorvetten.

Vorsitzender: Sind zu dieser allgemeinen Einleitung noch Fragen zu stellen?

Wir würden in den Fragebogen (A.) eintreten können.

I.
Wirthschaftliche Lage der deutschen Eisenindustrie an und für sich und mit Rücksicht auf die Produktionsverhältnisse des Auslandes.

a. Selbstkosten.

Frage 1:

> Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Herr **Schaeffner:** Ich habe Ihnen 6 detaillirte Aufstellungen gemacht, worin alle bezüglichen Fragen des Fragebogens beantwortet sind. Ich übergebe dieselben hiermit der Kommission. Ich habe zunächst die Rohmaterialien angegeben, dann die Halbfabrikate bis zum Fertigstellen des Weißblechs; mit den Rohstäben habe ich angefangen, weil wir das Eisen kaufen. Das Kesselblech habe ich zusammen behandelt, weil es außerordentlich schwer hält, die einzelnen Sorten von einander zu trennen und weil auch die Ansprüche der einzelnen Konsumenten ziemlich verschieden sind.

*) Das dem Sachverständigen bei seiner ersten Vernehmung fehlende Material ist von demselben am 24. November nachgebracht und an den betreffenden Stellen in den stenographischen Berichten eingefügt worden.

Tabelle I.

Kessel-Blech.

In Dillingen:

a. Rohstäbe in durchschnittlichen Qualitäten:

Roheisen: Ankaufspreis 47,10 ℳ
Frachtkosten 6,40 =
1 140 kg à 53,50 ℳ und zwar: Ankauf . . 53,69 ℳ
Fracht . . 7,29 =
60,98 ℳ

Kohlen: Ankauf . . . 8,16 ℳ
Frachtkosten . 2,60 =
1 000 kg à 10,76 ℳ und zwar: Ankauf . . 8,16 ℳ
Fracht . . 2,60 =
10,76 =

Arbeitslohn . . . . 10,00 =
Unterhalt, Reparaturen 2c. . . . . 2,10 =
Generalkosten ohne Zinsen und Amortisation: Gehälter 1 ℳ
Insgemein 2 =
3,00 =

Es kosten die 1 000 kg Rohstäbe . . . 86,84 ℳ
Davon: Material . . . . . 61,85 ℳ
Frachten . . . . . 9,89 =
Arbeitslohn . . . . 10,00 =
Unterhalt . . . . . 2,10 =
Gehälter . . . . . 1,00 =
Sonstige Kosten . . . 2,00 =
86,84 ℳ

b. Blechfabrikation:

Rohstäbe 1 280 kg à 86,84 ℳ, und zwar:
Material . . . . . 79,17 ℳ
Frachten . . . . . 12,66 =
Arbeitslohn . . . . 12,80 =
Unterhalt . . . . . 2,68 =
Gehälter . . . . . 1,28 =
Sonstige Kosten . . . 2,56 =
111,15 ℳ

Kohlen: Ankaufspreis 8,16 ℳ
Frachtkosten . 2,60 =
1 260 kg à 10,76 ℳ und zwar: Ankauf . . 10,28 ℳ
Fracht . . 3,27 =
13,55 =

Kohlen zum Stochen des Kessels: Ankauf 7,72 ℳ
Fracht 1,68 =
715 kg à 9,40 ℳ und zwar: Ankauf . . 5,52 ℳ
Frachten . 1,20 =
6,72 =

Arbeitslohn . . . . 16,60 =
Unterhalt, Reparaturen 2c. . . . . 7,15 =
Generalkosten ohne Zinsen und Amortisation: Gehälter 3,30 ℳ
Insgemein 6,70 =
10,00 =

Es kosten die 1 000 kg Kesselblech . . 165,17 ℳ
Davon: Material . . . . . 94,97 ℳ
Frachten . . . . . 17,13 =
Arbeitslohn . . . . 29,40 =
Unterhalt . . . . . 9,83 =
Gehälter . . . . . 4,58 =
Sonstige Kosten . . . 9,26 =
165,17 ℳ

In England:

a. Rohstäbe in durchschnittlichen Qualitäten:

Roheisen 1 140 kg à 50 ℳ 57,00 ℳ
Kohlen 940 kg à 8 ℳ . 7,52 =
Arbeitslohn . . . . . 10,00 =
Unterhalt, Reparaturen . 1,90 =
Generalkosten ohne Zinsen und Amortisation . . 3,00 =

Es kosten die 1 000 kg Rohstäbe . . . . . 79,42 ℳ

b. Blechfabrikation:

Rohstäbe 1 235 kg à 79,42 ℳ 98,00 ℳ
Kohlen 1150 kg à 8 ℳ 9,20 =
Kohlen zum Stochen 600 kg à 6 ℳ . . . . . . 3,60 =
Arbeitslohn . . . . . 16,00 =
Unterhalt . . . . . 6,00 =
Generalkosten . . . . 9,50 =

Es kosten die 1 000 kg Kesselblech . . . . 142,30 ℳ

Tabelle II.

Schwarz-(Sturz-)Blech Bestpuddling Nr. 1 bis 8, d. h. Stärke 5,60 bis 3 mm.

in Dillingen.

a) Rohstäbe.

Roheisen: Ankauf 39,30 ℳ
Fracht 4,70 „
1 175 kg à 44 ℳ
und zwar Ankauf 46,18 ℳ
Fracht 5,52 „
51,70 ℳ

Kohlen: Ankauf 8,16 ℳ
Fracht 2,60 „
910 kg à 10,76 ℳ
und zwar Ankauf 7,43 ℳ
Fracht 2,37 „
9,80 „

Arbeitslohn . . . . 8,50 „
Unterhalt, Reparaturen . . . . 1,75 „
Generalkosten ohne Zinsen und Amortisation:
Gehälter 1 ℳ
Insgemein 2 „
3 „

Es kosten die 1 000 kg Rohstäbe 74,75 ℳ
Davon Material 53,61 ℳ
Frachten 7,89 „
Arbeitslohn 8,50 „
Unterhalt 1,75 „
Gehälter 1 „
Insgemein 2 „
74,75 ℳ

b) Schwarz-(Sturz-)Blech Nr. 1 bis 8.

Rohstäbe: Material 53,61 ℳ
Fracht 7,89 „
Arbeitslohn 8,50 „
Unterhalt 1,75 „
Gehalt 1 „
Insgemein 2 „
1 285 kg à 74,75 ℳ
und zwar Material 68,89 ℳ
Frachten 10,13 „
Arbeitslohn 10,92 „
Unterhalt 2,25 „
Gehälter 1,28 „
Insgemein 2,58 „
96,05 ℳ

Kohlen zur Fabrikation:
Ankauf 8,16 ℳ
Fracht 2,60 „
1 500 kg à 10,76 ℳ
und zwar Ankauf 12,24 ℳ
Fracht 3,90 „
16,14 ℳ

Kohlen zum Heizen der Kessel:
Ankauf 7,72 ℳ
Fracht 1,68 „
350 kg à 9,40 ℳ
und zwar Ankauf 2,70 ℳ
Fracht 0,59 „
3,29 ℳ

115,48 ℳ

in England.

a) Rohstäbe.

Roheisen 1175 kg à 40 ℳ = 47 ℳ

Kohlen 885 kg à 8 ℳ = 7,10 „

Arbeitslohn . . . 8,50 „
Unterhalt, Reparaturen 1,53 „
Generalkosten . . 3,00 „

Es kosten die 1 000 kg Rohstäbe . . . 67,13 ℳ

b) Schwarz-(Sturz-)Blech Nr. 1 bis 8.

Rohstäbe 1 235 kg à 67,13 ℳ = 83,00 ℳ

Kohlen 1 440 kg à 8 ℳ = 11,55 ℳ

Wegen Wasserkraft Nichts.

94,55 ℳ

in Belgien.

a) Rohstäbe.

Roheisen 1197 kg à 43 ℳ = 50,56 ℳ

Kohlen 1 000 kg à 8,96 = 8,21 „

Arbeitslohn und sonstige Kosten . . 13,55 „

72,32 ℳ

b) Schwarz-(Sturz-)Blech Nr. 1 bis 8.

Rohstäbe 1 258 kg à 72,32 ℳ = 90,78 ℳ

Kohlen 1 640 kg à 8,96 ℳ = 14,05 ℳ

104,83 ℳ

Noch zu Tabelle II b.

in Dillingen.			in England.		in Belgien.	
		115,48 M.		94,55 M.		104,83 M.
Arbeitslohn		12,90 "	Arbeitslohn	12,90 "	Arbeitslohn	11,90 "
Unterhalt		3,53 "	Unterhalt	3 "		
Generalkosten ohne Zinsen und Amortisation:			Generalkosten	11,67 "	Sonstige Kosten	12,17 "
Gehälter	3,89 M.					
Insgemein	7,78 "					
		11,67 "				
Es kosten die 1 000 kg Schwarzblech Nr. 1—8		143,58 M.	Es kosten die 1 000 kg Schwarzblech	122,12 M.		128,90 M.
Davon Material	83,83 M.					
Frachten	14,62 "					
Arbeitslohn	23,82 "					
Unterhalt	5,78 "					
Gehälter	5,17 "					
Insgemein	10,36 "					
		143,58 M.				

Tabelle III.

Schwarz-(Sturz-)Blech Nr. 1 bis 8 (5,6 mm bis 3 mm) auf Feinkorn gearbeitet:

In Dillingen.				In England.	
a) Rohstäbe:				a) Rohstäbe:	
Roheisen: Ankauf	46,95 M.			Roheisen 1 135 kg à 48 M.	54,60 M.
Fracht	6,43 "				
1 135 kg à 53,38 M. und zwar: Ankauf		53,29 M.			
Fracht		7,29 "	60,58 M.		
Kohlen: Ankauf	8,16 M.			Kohlen 885 kg à 8 M.	7,10 "
Fracht	2,60 "				
900 kg à 10,76 M. und zwar: Ankauf		7,34 M.			
Fracht		2,34 "	9,68 "		
Arbeitslohn			9,30 "	Arbeitslohn	9,30 "
Unterhalt, Reparaturen			1,75 "	Unterhaltungskosten	1,53 "
Generalkosten ohne Zinsen und Amortisation: Gehälter		1 M.		Generalkosten	3,00 "
Insgemein		2 "	3 "		
Es kosten die 1 000 kg Rohstäbe			84,31 M.		75,53 M.
und zwar:					
Material		60,63 M.			
Frachten		9,63 "			
Arbeitslohn		9,30 "			
Unterhalt		1,75 "			
Gehälter		1,00 "			
Insgemein		2,00 "			
			84,31 M.		
b) Schwarz-(Sturz-)Blech Nr. 1 bis 8.				b) Schwarz-(Sturz-)Blech Nr. 1 bis 8.	
Rohstäbe und zwar:				Rohstäbe 1 225 kg à 75,53 M.	92,50 M.
Material	60,63 M.				
Frachten	9,63 "				
Arbeitslohn	9,30 "				
Unterhalt	1,75 "				
Gehälter	1 "				
Insgemein	2 "				
1 260 kg à 84,31 M. und zwar:					
Material		76,39 M.			
Frachten		12,14 "			
Arbeitslohn		11,72 "			
Unterhalt		2,20 "			
Gehälter		1,26 "			
Insgemein		2,52 "	106,23 M.		

Noch zu Tabelle IIIb.

In Dillingen.

			106,23 M
Kohlen zur Fabrikation und zwar:			
Ankauf . . 8,16 M			
Fracht . . 2,60 „			
1 600 kg. à 10,76 M und zwar:	Ankauf . . 13,05 M		
	Fracht . . 4,16 „		17,21 „
Kohlen zum Heizen der Kessel und zwar:			
Ankauf . . 7,72 M			
Fracht . . 1,68 „			
370 kg à 9,40 M und zwar:	Ankauf . . 2,85 M		
	Fracht . . 0,72 „		3,47 „
Arbeitslohn			12,90 „
Unterhalt			3,53 „
Generalkosten ohne Zinsen und Amortisation:	Gehälter 3,89 M		
	Insgemein 7,78 „		11,67 „
Es kosten die 1 000 kg Schwarzblech Nr. 1 bis 8			155,01 M

davon:

Material	92,29 M
Frachten	16,92 „
Arbeitslohn	24,62 „
Unterhalt	5,73 „
Gehälter	5,15 „
Insgemein	10,30 „
	155,01 M

In England.

	92,50 M
Kohlen 1 540 kg à 8 M	11,35 „
Wegen Wasserkraft: Nichts	
Arbeitslohn	12,90 „
Unterhalt	3,00 „
Generalkosten	11,67 „
	131,42 M

Tabelle IV.

Weißblech.

In Dillingen:

a) Rohstäbe:

Roheisen: Ankauf . . 48,77 M		
Frachtkosten 6,83 „		
750 kg à 55,60 M und zwar:	Ankauf . . 36,58 M	
	Fracht . . 5,12 „	41,70 M
Eisenabfälle; Ankaufspreis: 36,37 M		
Frachtkosten 1,63 „		
500 kg à 38,00 M und zwar:	Ankauf . . 18,19 M	
	Fracht . . 0,81 „	19,00 M
Kohlen zum Stochen:		
Ankauf . . 7,72 M		
Fracht . . . 1,68 „		
650 kg à 9,40 M und zwar:	Ankauf . . 5,01 M	
	Fracht . . 1,09 „	6,10 M
Holzkohlen: Ankaufspreis: 7,60 M		
Fracht . . . 2,20 „		
2,42 cbm à 9,80 M und zwar:	Ankauf . . 18,42 M	
	Fracht . . 5,31 „	23,73 M
Arbeitslohn		13,40 „
Unterhaltung, Reparaturen		0,80 „
Generalkosten ohne Zinsen und Amortisation:	Gehälter 1 M	
	Insgemein 2 „	3 „
	Es kosten 1000 kg	107,73 M

In England:

a) Rohstäbe:

Roheisen 750 kg à 50 M	37,50 M
Eisenabfälle 500 kg à 35 M	17,50 „
Wegen Wasserkraft keine Kohlen zum Heizen der Kessel.	
Holzkohlen: 2,42 cbm à 9,80 M (Chemische Kohlen.)	23,73 „
Arbeitslohn	13,40 „
Sonstige Kosten	3,77 „
Es kostet die 1000 kg Rohstäbe	95,90 M

Noch zu Tabelle IVa.

In Dillingen.

davon: Material . . 78,20 M.
Frachten . . . 12,33 =
Arbeitslohn . . 13,40 =
Unterhalt . . 0,80 =
Gehälter . . . 1,00 =
Insgemein . . 2,00 =
107,73 M.

In England.

In Dillingen.

b) Geschweißte Platten:

Rohstäbe: 1 240 kg à 107,73 M. . . . . 133,58 M.
davon: Material . . . 96,97 M.
Fracht . . . 15,29 =
Arbeitslohn . . 16,61 =
Unterhalt . . 0,99 =
Gehälter . . . 1,24 =
Insgemein . . 2,48 =
133,58 M.

Kohlen: Ankaufspreis 8,16 M.
Frachtkosten 2,60 =
850 kg . . 10,76 M. und zwar: Ankauf . . 6,93 M.
Fracht . . 2,21 =
9,14 M.

Arbeitslohn . . . . 5,60 =
Unterhaltung, Reparaturen . . . . 1,70 =

Es kosten die 1 000 kg geschweißte Platten . 150,02 M.
davon: Material . . 103,90 M.
Frachten . . 17,50 =
Arbeitslohn. . 22,21 =
Unterhalt . . 2,69 =
Gehälter . . 1,24 =
Insgemein . . 2,48 =
150,02 =

In England.

b) Geschweißte Platten:

Rohstäbe: 1 240 kg à 95,90 M. 119,10 M.

Kohlen 795 kg à 8 M. 6,36 =

Arbeitslohn . . . . . 5,60 =
Sonstige Kosten . . . 1,62 =

Es kosten die 1 000 kg geschweißte Platten . 132,68 M.

In Dillingen.

c) Blechfabrikation:

Geschweißte Platten: 1 300 kg à 150,02 M. . . . . . . 195,02 M.
davon: Material . . . . 135,07 M.
Fracht . . . . 22,75 =
Arbeitslohn . . . 28,87 =
Unterhalt . . . 3,50 =
Gehälter . . . . 1,61 =
Insgemein . . . 3,22 =
195,02 M.

Kohlen: Ankaufspreis 8,16 M.
Fracht . . 2,60 =
1 420 kg à 10,76 M. und zwar: Ankauf . 11,59 M.
Fracht . 3,69 =
15,28 =

Kohlen zum Stochen und Dressiren: Ankauf . . . 7,20 M.
Fracht . . . 2,20 =
1 100 kg zu 9,40 M.
und zwar: Ankauf . 7,92 M.
Fracht . . 2,42 =
10,34 =

Arbeitslohn . . . . 17,85 =
Unterhaltung, Verlust, Ausglühkosten ꝛc. . . . . 10,80 =
Generalkosten ohne Zinsen und Amortisation:
Gehälter . . 6 M.
Insgemein . 12 =
18,00 =

Es kosten die 1000 kg Schwarzblech zum Verzinnen . . . . 267,29 M.
davon: Material . . . . 154,58 M.
Frachten . . . . 28,86 =
Arbeitslohn . . . 46,72 =
Unterhalt . . . 14,30 =
Gehälter . . . . 7,61 =
Insgemein . . . 15,22 =
267,29 =

In England.

c) Blechfabrikation:

Geschweißte Platten 1 300 kg à 132,68 M. . . . 172,80 M.

Kohlen: 1 360 kg à 8,00 M. . . . . 10,88 =

Wegen Wasserkraft keine Kohlen zum Heizen.

Arbeitslohn . . . 17,85 =
Unterhaltung . . . 10,00 =
Generalkosten . . 18,00 =

Es kosten die 1000 kg Schwarzblech zum Verzinnen . . . 229,53 M.

Noch zu Tabelle IV.

In Dillingen.

d) Dekapiren:

1 105 kg à 267,29 ℳ = ...	295,35 ℳ	
davon fallen 250 kg Blechabfälle	10,50 „	
		284,85 ℳ
davon: Material	160,72 ℳ	
Frachten	31,49 „	
Arbeitslohn ...	51,62 „	
Unterhalt ...	15,80 „	
Gehälter	8,40 „	
Insgemein ...	16,82 „	
Es kosten die 1000 kg dekapirte Verzinnungsbleche		284,85 „

In England.

d) Dekapiren:

1110 kg à 229,53 ℳ =	254,75 ℳ
davon fallen 250 kg Blechabfälle à 35 ℳ =	8,75 „
Es kosten die 1000 kg dekapirte Verzinnungsbleche ...	246 ℳ

In Dillingen.

e) Die Kiste Weißblech, Zeichen JC^L. Gewicht: 51—53 kg, 225 Tafeln, Dimension 264—379 mm.

Dekapirtes Schwarzblech,			
davon Material	160,72 ℳ		
Frachten ...	31,49 „		
Arbeitslohn ...	51,62 „		
Unterhalt ...	15,80 „		
Gehälter ...	8,40 „		
Insgemein ...	16,82 „		
50 kg à	284,85 ℳ		
davon Material ...		8,03 ℳ	
Frachten ...		1,53 „	
Arbeitslohn ...		2,58 „	
Unterhalt ...		0,79 „	
Gehälter		0,42 „	
Insgemein ...		0,89 „	
			14,24 ℳ
Zinn: Ankauf ...	159,70 ℳ pro 100 kg		
Fracht ...	3,30 „ „ 100 „		
3 kg à	163,00 ℳ		
und zwar: Ankauf ...		4,78 ℳ	
Fracht ...		0,10 „	
			4,88 „
Fett, Säure, Holz zum Verpacken			2,43 „
Kohlen: Ankauf	7,20 ℳ		
Fracht	2,20 „		
60 kg à	9,40 ℳ		
und zwar: Ankauf ...		0,43 ℳ	
Fracht ...		0,13 „	
			0,56 „
Arbeitslohn			1,15 „
Generalkosten ohne Zinsen und Amortisation:			
Gehälter		0,15 ℳ	
Insgemein		0,35 „	
			0,50 „
Es kostet die Kiste JC^L. Weißblech			23,76 ℳ

Davon:	pro Tonne:	pro Kiste:
Material	313,40 ℳ ...	15,67 ℳ
Frachten	35,20 „ ...	1,76 „
Arbeitslohn	74,60 „ ...	3,73 „
Unterhalt	15,80 „ ...	0,79 „
Gehälter	11,40 „ ...	0,57 „
Insgemein	24,80 „ ...	1,24 „
	475,20 ℳ	23,76 „
oder pro Tonne ...		475,20 ℳ

In England.

e) Die Kiste Weißblech, Zeichen JC^L., Gewicht: 51—53 kg, 225 Tafeln, Dimension 264—379 mm.

Dekapirtes Schwarzblech 50½ kg à 246 ℳ =	12,48 ℳ
Zinn 2½ kg à 155 ℳ pro 100 kg	3,98 „
Fett, Säure, Holz zum Verpacken	2,43 „
Kohlen 50 kg à 8 ℳ =	0,40 „
Arbeitslohn	1,15 „
Generalkosten ohne Zinsen und Amortisation: Gehälter, Insgemein ..	0,50 „
Es kostet die Kiste JC^L. Weißblech.....	20,94 ℳ
oder die Tonne ..	418,80 ℳ

Noch zu Tabelle IV.

In Dillingen.

f) Nach Kiste JC[L.] die Tonne:
dekapirtes Schwarzblech,

davon Material	160,72 M.		
Frachten	31,49 „		
Arbeitslohn	51,62 „		
Unterhalt	15,80 „		
Gehälter	8,40 „		
Insgemein	16,82 „		
943,3 kg à	284,85 M.		
und zwar: Material		151,63 M.	
Frachten		29,70 „	
Arbeitslohn		48,69 „	
Unterhalt		14,90 „	
Gehälter		7,92 „	
Insgemein		15,86 „	
			268,70 „
Zinn: Ankauf	159,70 M. pro 100 kg		
Fracht	3,30 „ „ 100 „		
56,7 kg à	163,00 M.		
und zwar: Ankauf		90,54 M.	
Fracht		1,86 „	
			92,40 „
Fett, Säure, Holz zum Verpacken			41,10 „
Kohlen: Ankaufspreis	7,20 M.		
Fracht	2,20 „		
1 120 kg à	9,40 M.		
und zwar: Ankauf		8,08 M.	
Fracht		2,47 „	
			10,55 „
Arbeitslohn			21,72 „
Generalkosten ohne Zinsen und Amortisation:			
Gehälter		2,80 M.	
Insgemein		6,65 „	
			9,45 „
Es kostet die Tonne Weißblech nach JC[L.] in Massenfabrikation			444,22 M.
davon: Material		291,65 M.	
Frachten		34,03 „	
Arbeitslohn		70,41 „	
Unterhalt		14,90 „	
Gehälter		10,72 „	
Insgemein		22,51 „	
			444,22 M.

In England.

f) Nach Kiste JC[L.] die Tonne.

Dekapirtes Schwarzblech 952,8 kg à 246 M.	234,64 M.
Zinn 47,2 kg à 155 M. pro 100 kg	73,12 „
Fett, Säure, Holz zum Verpacken	38,15 „
Kohlen 945 kg à 8 M.	7,55 „
Arbeitslohn	21,72 „
Generalkosten	9,45 „
Es kostet die Tonne Weißblech nach JC[L.] in Massenfabrikation	384,63 M.
oder pro Kiste	19,23 „

Tabelle V.

Verbleites Eisenblech.

In Dillingen:

Dekapirtes Blech zum Verbleien und zwar:

Material	176,46 M.		
Fracht	35,54 „		
Sonstige Kosten	93,60 „		
780 kg à	305,60 M. und zwar:		
Material		139,00 M.	
Fracht		27,80 „	
Sonstige Kosten		73,00 „	
			239,80 M.

In England.

Dekapirtes Blech:
780 kg à 246 M. 192,85 M.

Noch zu Tabelle V.

In Dillingen

239,80 M.

Blei und zwar:
- Ankauf . . . 408 M.
- Fracht . . . 10 "

219 kg à 418 M. und zwar:
- Material . . . 89,41 M.
- Fracht . . . 2,19 " — 91,63 "

Kohlen und zwar:
- Ankauf . . . 7,72 M.
- Fracht . . . 1,68 "

920 kg à 9,40 M. und zwar:
- Ankauf . . . . 7,09 M.
- Fracht . . . . 1,53 " — 8,62 "

Säure, Holz rc. . . . . 23,77 "

Arbeitslohn . . . . 19,90 "

Generalkosten ohne Zinsen und Amortisation und zwar:
- Gehälter . . . . 2 M.
- Insgemein . . . . 4 " — 6,00 "

Es kostet somit die Tonne Bleiblech . . . 389,72 M.

In England.

192,85 M.

Blei:
219,23 kg à 400 M. 87,80 "

Kohlen:
795 kg à 8 M. 6,36 "

Säure, Holz rc. . . . . 23,77 "

Arbeitslohn . . . . 19,90 "

Generalkosten . . . 6,00 "

Die 1000 kg Bleiblech kosten . 336,68 M.

Tabelle VI.

Verzinktes Eisenblech.

In Dillingen:

a) Geschweißte Platten:

Rohstäbe bei Holzkohlen verfrischt
- Material 62,13 M.
- Fracht . . 10,67 "
- Sonstige Kosten . 14,05 "

für 1 260 kg à 86,85 M. und zwar
- Material . 78,20 M.
- Fracht . . 13,40 "
- Sonstige Kosten . 17,65 " — 109,25 M.

Kohlen:
- Ankauf . . 8,10 M.
- Fracht . . 2,60 "

900 kg à . . . 10,70 M. und zwar
- Ankauf . . 7,35 M.
- Fracht . . . 2,30 " — 9,65 "

Kohlen zum Heizen der Kessel:
- Ankauf . . 7,72 M.
- Fracht . . 1,68 "

325 kg à . . . 9,40 M. und zwar
- Material . 2,31 M.
- Fracht . . 0,54 " — 3,05 "

Arbeitslohn . . . . 6,29 "

Unterhaltung, Reparatur rc. . . . . 1,72 "

Es kostet mithin die Tonne geschweißte Platten . . . . 129,96 M.

davon
- Material . 88,06 M.
- Fracht . . . 16,24 "
- Sonstige Kosten . . 25,66 " — 129,96 M.

In England:

a) Geschweißte Platten:

Rohstäbe:
1 220 kg à 67,13 M. 82,00 M.

Kohlen:
795 kg à 8 M. 6,36 "

An Kohlen zum Heizen der Kessel:
Wegen Wasserkraft: Nichts

Arbeitslohn . . . . 6,29 "

Unterhaltung rc. . . . 1,50 "

Es kosten demnach die 1000 kg geschweißte Platten . . . . . 96,15 M.

Noch zu Tabelle VI.

In Dillingen.

b) Schwarzblech zum Verzinken.

Gefrischte Rohstäbe: 1276 kg à 129,96 M.

Material . . .	112,60 M.		
Fracht	20,70 „		
Sonstige Kosten	32,60 „		165,90 M.

Kohlen: Ankauf . . 8,10 M.
Fracht . . 2,60 „

1 315 kg à 10,70 M. und zwar:	Material	10,59 M.	
	Fracht .	3,48 „	14,07 „

Kohlen zum Heizen der Kessel und zwar:
Material . 7,72 M.
Fracht . . 1,68 „

435 kg à 9,40 M. und zwar:	Material	3,36 M.	
	Fracht .	0,72 „	4,08 „

Arbeitslohn		10,80 „
Unterhaltung, Reparaturen 2c.		3,64 „
Generalkosten (ohne Zinsen und Amortisation):		
Gehälter . .	4,73 M.	
Insgemein .	9,46 „	14,19 „
Es kosten die 1 000 kg Schwarzblech zum Verzinken . . .		212,68 M.
davon Material . . .	126,55 M.	
Fracht	24,90 „	
Sonstige Kosten	61,23 „	212,68 M.

c) Dekapirtes Blech:

Schwarzblech: 1 108 kg à 212,68 M.		235,56 M.
davon Material . . .	140,22 M.	
Fracht	27,59 „	
Sonstige Kosten	67,75 „	
	235,56 M.	
Ab 240 kg Abfälle à 44 M.		10,56 „
Es kosten die 1 000 kg dekapirtes Blech zum Verzinken . .		225,00 M.
davon Material . . .	130,30 M.	
Fracht	26,90 „	
Sonstige Kosten	67,80 „	
		225,00 M.

d) Verzinken:

Dekapirtes Blech 800 kg à 225 M.

davon: Material .	104,20 M.	
Frachten .	21,60 „	
Sonstige Kosten .	54,20 „	
		180,00 M.

Zink: Ankauf . 390 M.
Fracht . 10 „

200 kg à 400 M. und zwar:	Material . .	78 M.	
	Fracht . .	2 „	
			80,00 M.

Kohlen: Ankauf . 7,72 M.
Fracht . 1,68 „

920 kg à 9,40 M. und zwar:	Material .	7,10 M.	
	Fracht .	1,52 „	
			8,62 M.
			268,62 M.

In England.

b) Schwarzblech zum Verzinken:

Rohstäbe: 1 276 kg à 96,15 M.	122,25 M.
Kohlen: 1 165 kg à 8 M. . .	9,34 „
Zum Heizen der Kessel: Wegen Wasserkraft: Nichts . . .	0,00 „
Arbeitslohn	10,80 „
Unterhaltung	3,20 „
Generalkosten	14,19 „
Die 1 000 kg Schwarzblech zum Verzinken kosten	159,78 M.

c) Dekapirtes Blech:

Schwarzblech: 1 100 kg à 159,78 M.	176,40 M.
Ab: 240 kg Abfälle à 35 M. . . .	8,40 „
	168,00 M.

d) Verzinken:

Dekapirtes Blech, 800 kg à 168 M.	134,00 M.
Zink, 200 kg à 38 M.	76,00 „
Kohlen, 795 kg à 8 M.	6,33 „
	216,33 M.

Noch zu Tabelle VId.

In Dillingen.

			268,62 M.
Säure, Salmiak ꝛc.			17,65 „
Arbeitslohn			15,50 „
Generalkosten ohne Zinsen und Amortisation und zwar:	Gehälter	2 M.	
	Insgemein	4 „	
			6,00 „
Es kosten die 1 000 kg verzinktes Blech			307,77 M.
und zwar davon:	Material	206,95 M.	
	Frachten	25,12 „	
	Sonstige Kosten	75,70 „	
			307,77 M.

In England.

	216,33 M.
Säure, Salmiak	17,65 „
Arbeitslohn	15,50 „
Generalkosten	6,00 „
Die 100 kg verzinktes Blech kosten	255,48 M.

Vorsitzender: Werden Sie bei der Dillinger Hütte vielleicht von den Rohmaterialien ausgehen?

Herr **Schaeffner**: Nein, Roheisen machen wir ja augenblicklich nicht.

Vorsitzender: Wir wünschen den Preis für 1 000 kg Roheisen zu haben, wenn Sie es auch kaufen. Wie theuer kommen Ihnen die 1 000 kg in Dillingen zu stehen?

Herr **Schaeffner**: Von Luxemburg haben wir Offerten zu 44 Frcs. 75 Cts. Die Fracht beträgt 4 M. 10 ₰. Wir rechnen luxemburger Eisen zu 40 M. loko Dillingen, und nassauer Eisen zu 62 M. 30 ₰ ebenfalls loko Dillingen.

Das Eisen aus Nassau kaufen wir jetzt zu 54,25 M. und die Fracht beträgt 8,05 M.

Herr **Meier**: Doppelladung?

Herr **Schaeffner**: Nein, pro Tonne.

Herr **Stumm**: Ich möchte da fragen: Sie haben eben angegeben 44 Frcs. 75 Cts für luxemburger Roheisen. Das bezieht sich mehr auf einen Preis, den Sie ganz neuerdings erfahren haben, nicht aber auf den Preis, den Sie uns als Grundlage für die Selbstkosten von 1878 angeben können? Welchen Preis von luxemburger Roheisen haben Sie da zu Grunde gelegt?

Herr **Schaeffner**: Ich habe bei allen Berechnungen den Durchschnitt des Kostenpreises für Roheisen angenommen. Die angegebene Offerte für Eisen aus Luxemburg bezieht sich auf eine Qualität, welche, allein verwendet, sich zur Fabrikation von Blechen nicht eignet.

Vorsitzender: Welche Kohlen beziehen Sie?

Herr **Schaeffner**: Wir nehmen von allen Kohlengruben an der Saar zusammen. Der Kohlenpreis, noch nicht der neueste, stellt sich bei uns durchschnittlich zu 10,76 M.

Vorsitzender: Für 1 000 kg?

(Wird bejaht.)

Das sind kleine Kohlen, nicht Stückkohlen?

Herr **Schaeffner**: Das ist der Durchschnittspreis der von uns bezogenen Kohlen, theils Förderkohle und etwas Gries.

Vorsitzender: Daraus resultirt also welcher Selbstkostenpreis für Ihr fertiges Produkt?

Herr **Schaeffner**: Ich habe die Tabellen eingereicht über die Weißblechfabrikation, eine über Kesselblechfabrikation, dann wegen des Grundpreises je eine Tabelle über Schwarz-(Sturz-)blech Best-Puddling Qualität von Nr. 1 (5,60 mm) bis Nr. 8 (3 mm), dann für dieselben Bleche bei Holzkohlenfrischung.

Vorsitzender: Und die Selbstkosten für Weißblech bei den verschiedenen Sorten?

Herr **Schaeffner**: Ich habe bei Weißblech eine Sorte angenommen, die als Durchschnitt zur Basis der Berechnung dient. Als man in Deutschland mit einer größeren Produktion von Weißblech gegen die englische Konkurrenz aufgetreten ist, sind enorm viele Sorten mehr gemacht worden als früher. Ich kann Ihnen dokümentiren, daß es außerordentlich schwierig für mich ist, irgend einen großen Durchschnittspreis zu nehmen, indem ich Sie einen Einblick in den Preiskurant werfen lasse.

Ich habe also eine Kiste angenommen, die bei uns die Basis bildet, d. i. eine Kiste Weißblech von 51 kg, deren Gewicht aber zwischen 51 und 53 kg variirt. Es ist das ein Gewicht, welches dem Zentner nahe kommt. Für Weißblech ist es außerordentlich schwer, die Einheit anzugeben, weil wir davon auf diesem Preiskurant allein 3 Seiten voll Sorten haben.

Herr **Stumm**: Zur Aufklärung möchte ich fragen: In der relativen Gegenüberstellung der Selbstkosten von Weißblech in England und in Dillingen kommt der Herr Sachverständige auf eine Differenz von etwas über 4 M. pro Kiste, resp. von etwa 80 M. pro Tonne. Nun sehe ich, daß die Holzkohlen in England zu demselben Preise angenommen sind, wie in Dillingen. Nach dem Gefühl — etwas anderes habe ich augenblicklich nicht, weil es zu lange her ist, daß ich in England war — möchte ich allerdings annehmen, daß die Holzkohlen in England theurer sein müssen wie in Dillingen. Ich möchte den Herrn Sachverständigen fragen, auf Grund welcher Ermittelungen er hier den Preis für Holzkohlen in England angenommen hat?

Herr **Schaeffner**: Ich hatte mir erlaubt, bei den betreffenden Zahlen eine Notiz zu machen und darauf hinzuweisen, daß chemische Holzkohlen verwendet sind, und in England wird die chemische Kohle so billig offerirt, daß der früher viel theurere Preis der Holzkohlen nach den neuesten Nachrichten sich ausgleicht und wir in England keine höheren Preise annehmen dürfen als bei uns.

Herr **Stumm**: Wer hat Ihnen diese Mittheilungen gemacht?

Herr **Schaeffner**: Wir haben einen Werkmeister von England bei uns gehabt, der uns einen Apparat offerirt hat, um noch mehr Zinn auf Weißblech zu sparen. Derselbe war außerordentlich erstaunt, wie er bei uns die ganze Frischhütte noch im Betriebe sah und sah, daß wir Waldkohlen hatten. So sind wir dahin gekommen, daß er uns diese Details gegeben hat.

Vorsitzender: Würden Sie uns also die Durchschnittsmarke angeben können?

Herr **Schaeffner**: Die Durchschnittsmarke kostet in Dillingen 23,76 ℳ.

Herr **Meier**: Pro 100 kg?

Herr **Schaeffner**: Eine Kiste, die als Normalkiste behandelt wird, zu 50 kg.

Vorsitzender: Verbleite Bleche?

Können Sie uns vielleicht Angaben machen über die Kosten der Materialien, mit denen Sie das Blech bearbeiten, also für Zinn, Blei, Zink u. s. w.?

Herr **Schaeffner**: Verzinktes Blech zu fabriziren haben wir jetzt erst angefangen; da ist es uns noch schwer Preise anzugeben, wir sind erst seit 4, 5 Wochen mit der Fabrikation beschäftigt.

Alle sonstigen Fragen nach den Betriebskosten, Generalkosten, Beamtengehältern u. s. w. sind nach Maßgabe des Fragebogens in meinen übergebenen Tabellen beantwortet.

Ich möchte mir nun in Bezug auf die Rohmaterialien eine Bemerkung erlauben. Wir haben in Frankreich eine Erzkonzession nachgesucht, um uns billiges Roheisen zu machen und damit vielleicht gegen England zu konkurriren. Indessen Frankreich stellte die Bedingung, daß wir nur dann die Konzession bekommen würden, wenn wir dort an Ort und Stelle einen Hochofen errichteten. Als wir den Hochofen beinahe fertig hatten, also der französischen Regierung unseren ernsten Willen gezeigt hatten, hörten wir, daß man seitens der betreffenden Behörde uns als Deutschen Schwierigkeiten machen würde. Wir wandten uns darauf an das Auswärtige Amt in Berlin und als ich zuletzt von hier nach Hause zurückkehrte fand ich einen Brief vor, in welchem uns das Auswärtige Amt anzeigt, daß trotz aller Bemühungen von Berlin aus uns als Deutschen die Konzession in Frankreich nicht gegeben worden sei. Wir werden nun also Erze dort kaufen müssen, um den Hochofen zu speisen, mithin das Roheisen nicht so billig machen können, als wenn wir die Konzession bekommen hätten.

Herr **Stumm**: d. h. Sie würden also, wenn ein deutscher Roheisenzoll eingeführt werden würde, nach wie vor Ihr Roheisen für Dillingen kaufen müssen?

Herr **Schaeffner**: Wir würden es allerdings leicht in Luxemburg kaufen können.

Vorsitzender: Ist das von Ihnen verarbeitete Zinn Bankazinn?

Herr **Schaeffner**: Ja, Bankazinn. Insofern stehen wir mit diesem Bankazinn gegen die Engländer im Nachtheil, weil diese Lamm- und australisches Zinn haben und fortwährend nach dessen Preis kalkuliren. Das australische Zinn ist stellenweise 7 holländische Gulden billiger, als das Bankazinn. Wir haben auch versucht, australisches Zinn aus England zu beziehen. Allein es gibt sehr viele Blöcke, die Mattzinn haben. Dies erkennt man daran, wenn man eine Probe davon mit einem eisernen Löffel über das Feuer hält, so bildet sich eine glatte Fläche und man sieht dann die matten Flecken. Die Engländer haben den Vortheil, daß sie die Probe am Einkaufsplatze machen können, sie können gleich die Qualität unterscheiden und wissen dann, ob sie es annehmen können oder nicht, während das für uns außerordentliche Kosten verursachen würde. Wir müßten Jemanden hinüber schicken oder uns auf einen Kommissionär verlassen.

Wir haben indessen die Erfahrung gemacht, daß dies eine sehr unzuverlässige Sache ist. Wir haben eine Sendung solchen australischen Zinns aus England gekauft, da es aber von schlechter Beschaffenheit war, haben wir es für Mattblech verwenden müssen.

Vorsitzender: Und das Zinn beziehen Sie über Holland? Auch das aus England geht über Holland?

Herr **Schaeffner**: Ja. Ueber England kommt nur das australische Zinn auf den Markt.

Vorsitzender: Sind die Engländer nun theurer oder billiger?

Herr **Schaeffner**: Bankazinn geht zu demselben Preise in Holland und in England. In dem Momente, wenn wir kaufen, gilt für Holland wie in England derselbe Preis für Banka.

Herr **Huber**: Seit wann kommt das australische Zinn auf den Markt?

Herr **Schaeffner**: Wir haben mit australischem Zinn vor 20 Jahren, als ich in das Geschäft in Dillingen eingetreten war, Proben gemacht. Später war es eine Zeit lang vom Markte verschwunden, aber durch die orientalische Krisis scheint die Ausfuhr von Zinn von den, unter der Herrschaft des Sultans stehenden Inseln nach Holland erschwert worden zu sein. Man hat auf australischen Inseln weiter nach Zinn gegraben und das Produkt zu uns gebracht. Während man lange von orientalischem Zinn nichts hörte, wird es in diesem Augenblick, namentlich von England aus, sehr stark angeboten.

Herr **v. Schloer**: Kommt der Transport des Zinnes von Holland aus billiger zu stehen nach England als zu Ihnen, oder theurer?

Herr **Schaeffner**: Ich habe mich vielleicht nicht deutlich ausgedrückt. Die Holländer stellen den Engländern auch Bankazinn zur Verfügung. Dasselbe hat in Holland und England beinahe denselben Preis. Wenn wir Bankazinn von England beziehen, so würden wir noch die Fracht von England bis Rotterdam bezahlen müssen.

Herr **Stumm**: Sie behaupten, daß Sie das Zinn gegenüber den Engländern so viel theurer bezahlen, als die Fracht von Rotterdam nach Dillingen beträgt?

Es handelt sich hier darum: um welchen Preis vertheuert Ihnen die Fracht das Bankazinn nach Dillingen gegenüber dem Selbstkostenpreis Ihrer englischen Konkurrenz und da meine ich, haben Sie vorhin gesagt, daß Bankazinn sich in Rotterdam ungefähr stellt, wie loko Werk in England, so daß es, wenn die Fracht von Rotterdam nach Dillingen dazu kommt, sich für Sie um soviel höher stellen würde?

Herr **Schaeffner**: Ja, für das Zinn aus Australien nur die Fracht von England nach Dillingen und für das Bankazinn nur die Fracht von Holland nach Dillingen.

Die Engländer haben vom Bezugsorte bis zur Fabrikationsstelle lange nicht dieselbe Fracht, als die Fracht von Holland zu uns kostet. Wir haben von Holland nach Dillingen eine Fracht von 33 ℳ. pro Ton.

Vorsitzender: Die englische Konkurrenz liegt in Süd-Wales?

Herr **Schaeffner**: Das ist unsere Hauptkonkurrenz.

Herr Dr. **v. Schloer**: Also, um mich ganz zu vergewissern: nach Ihrer Ausführung kostet dem Engländer das Zinn bei der Fabrikation gerade so viel, nämlich Bankazinn?

Herr **Schaeffner**: Nein. Das Bankazinn kostet den Engländern um so viel weniger, als die Fracht darauf von Holland bis Dillingen. Mithin wird der Engländer natür-

lich von dem australischen Zinn verwenden, welches in der Qualität genügt, weil er es untersuchen kann, und der Preis ein niedrigerer ist, wenigstens nach den Kostenpreisen, die mir angegeben sind.

Herr **Meier**: Sie sagten: australisches Zinn würde Ihnen sehr viel angeboten. Sollte das die Folge sein, daß so viel von diesem Zinn von den Engländern, die es probiren, nicht genommen und refüsirt wird und dieses Quantum, welches sich dann aufgehäuft hat, Ihnen angeboten wird?

Herr **Schaeffner**: Das wäre nicht unmöglich. Die Erfahrung, die wir mit derartigem Zinn gemacht haben, spricht wenigstens dafür, wir sind damit fast immer schlecht gefahren. Dieselbe Erfahrung ist auf unserer Nachbarfabrik, die verzinkte Blechwaaren fabrizirt, gemacht worden, die haben dasselbe von der Verwendung ausgeschlossen, selbst ohne, wie auch wir, den vorhandenen Vorrath aufzubrauchen.

Vorsitzender: Wieviel Quantität an Zinn verbrauchen Sie?

Herr **Schaeffner**: Wir gebrauchen ungefähr 500 Block den Monat, also 6000 Block im Jahre. Der Block wiegt ungefähr 70 Pfd.

Herr **Stumm**: Ebenso haben Sie einen verschiedenen Zinnverbrauch pro Kiste in England und bei Sich angenommen?

Herr **Schaeffner**: Ich möchte nochmals darauf hinweisen, daß die Engländer in der günstigen Lage sind, das australische Zinn für ihre Verzinnerei zu verwenden, und zwar um deshalb, weil sie an Ort und Stelle die Qualität des australischen Zinns besser konstatiren können als wir dies zu thun im Stande sind.

Herr **Stumm**: Darauf bezieht sich meine Frage nicht. Ich spreche nicht von den Kosten des Zinns, ich spreche von dem relativ geringeren Zinnverbrauch bei den Fabriken.

Herr **Schaeffner**: Erstlich haben die Engländer 5 Walzen zur Verzinnerei, während wir nur 3 haben, und haben es gewagt, das verzinnte Weißblech mit viel dünnerer Zinnschicht in den Handel zu bringen, wie wir so kühn waren es zu thun.

Herr **Stumm**: Sie würden also zugeben, daß immerhin eine Qualitätsdifferenz zwischen Ihrem Holzkohlenweißblech und dem englischen Charcoalweißblech besteht? Sie haben mehr Zinn auf Ihrem Produkte?

Herr **Schaeffner**: Für die Preise, die in der letzten Zeit von England gemacht worden sind, habe ich eine Offerte für Berlin vorliegen, ich habe eine von Elberfeld loko Rotterdam, eine loko Stettin. Es wird nach Berlin wieder einige Mark billiger offerirt. Ich habe mich darauf erkundigt, ob es denn möglich wäre, diese Bleche mit den unserigen in Konkurrenz treten zu lassen. Da ist mir geantwortet worden, es sei allerdings nicht so gut und in den einzelnen Kisten seien Tafeln, die nicht immer gleich wären, indessen im großen Ganzen wäre der Preisunterschied doch zu groß, um nicht das billigere englische Weißblech zu gebrauchen.

Herr **Stumm**: Dies stimmt also mit den Angaben des Herrn Ravené überein.

Vorsitzender: Sind noch Erörterungen an die erste Frage zu knüpfen?

Wir würden zur zweiten Frage übergehen können.

Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Herr **Schaeffner**: Andere Blechwerke haben wir nicht an der ganzen Saar. Dagegen hat mir unser Nachbar, die Völklinger Hütte, heute morgen einen Fragebogen ausgefüllt geschickt, mit der Bitte, denselben auch der Kommission zu unterbreiten. Es handelt sich mehr um Façoneisen. Es ist das ein Etablissement, welches im Jahre 1874 gegründet ist und in den nächsten Wochen seine Generalversammlung hält, welche über die Liquidation zu beschließen haben wird, ein Etablissement, das also schnell den ungünstigen Verhältnissen erlegen ist. Das ursprüngliche Anlagekapital betrug 1 680 000 *M.*

Vorsitzender: Das würden Sie vielleicht nachher besser anführen. Jetzt nur die Selbstkosten?

Herr **Schaeffner**: Die Selbstkosten haben die Herren mir auch gesagt. Luppeneisen als Halbfabrikat kostet . . .

Vorsitzender: Das ist auch ein Blechwerk?

Herr **Schaeffner**: Das Werk macht nur Träger, Winkeleisen und Eisen für die Marine, ferner Lang- und Querschwellen und Façoneisen.

Vorsitzender: Ich stelle der Kommission anheim, ob sie die Mittheilungen hören will?

Herr **Stumm**: Ich glaube, daß wir, da wir keinen anderen Sachverständigen von der Saar für Stabeisen eingeladen haben, es wohl kaum vermeiden können.

Herr **Schaeffner**: Ich füge dem hinzu, daß mir Burbach auch Mittheilungen eingeschickt hat, indessen erst heut früh 9 Uhr; ich sollte noch manche der Angaben untersuchen, was mir nicht möglich gewesen ist. Ich kann mich auf das beschränken, was die Völklinger Hütte mir eingeschickt hat.

Vorsitzender: Ich bitte die Mittheilung zu machen. Können Sie uns sagen, worauf Völklingen seinen Betrieb hauptsächlich ausdehnt? Was wird da gemacht? Stabeisen?

Herr **Schaeffner**: Das Werk gibt hier selbst an: eiserne Lang- und Querschwellen und Façoneisen. Selbstkostenpreis für Luppen loko 67,07 *M.*, für Schweißeisen 106,44 *M.*, eiserne Lang- und Querschwellen 123,80 *M.*, und für Façoneisen 135 *M.* alles pro 1000 kg und da ist beigefügt, daß das Façoneisen aus T-, Doppel-T- und U-Eisen besteht.

In Bezug auf die Transportkosten in Völklingen will ich noch folgende Angaben machen. Für Kohlen beträgt der Transport 0,92 *M.* pro 100 kg, für lothringer Roheisen 4,20 *M.*, für luxemburger Roheisen 4,70 *M.*, für nassauer Roheisen 8,20 *M.* Die Arbeitslöhne betragen: für Luppeneisen 9,25 *M.*, für Schweißeisen 10,50 *M.*, für fertige Fabrikate 14,75 *M.* Die allgemeinen Betriebs- und Unterhaltungskosten stellen sich auf 14 *M.* pro Tonne.

Ferner geben sie an, daß ihr Kohlenpreis loko Hütte 0,96 *M.* sei.

Vorsitzender: Das ist wieder für den Zentner?

(Wird bejaht.)

Frage 3:

Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:
- die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate?
- die Transportkosten derselben?
- die Arbeitslöhne?
- die allgemeinen Betriebs-, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

Herr **Schaeffner**: In Beantwortung dieser Fragen beziehe ich mich auf die eingereichten Tabellen.

Herr **Stumm**: Wieviel kostet das Blech?

Herr **Schaeffner**: Auch alle diese Details stehen in meinen Tabellen.

Vorsitzender: Würden Sie die einzelnen Antheile an den Selbstkosten bei der Fabrikation von Panzerplatten angeben können?

Herr **Schaeffner**: Das läßt sich zur Zeit nicht berechnen, weil wir noch keinen Bücher-Abschluß in Panzerplatten gemacht haben.

Vorsitzender: Sind in Ihren Zahlenangaben die allgemeinen Betriebs- und Unterhaltungskosten eingeschlossen?

(Wird bejaht.)

Wie hoch waren diese?

Herr **Schaeffner**: Dieselben stehen genau detaillirt in den Tabellen angegeben, ebenso die Gehälter.

Vorsitzender: Sind noch Bemerkungen an die dritte Frage zu knüpfen? — Das ist nicht der Fall, wir kommen zur vierten Frage.

Frage 4:

Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien? Sind diese Beträge unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

Herr **Schaeffner**: Wir haben keine Beträge für Verzinsung und keine Amortisation zu decken.

Die Zinsen, die das Geschäft einbringt, werden dem Gewinne zugeschlagen und es wird auf die Kosten der Fabrikation nichts gerechnet.

Vorsitzender: Ihr Etablissement ist Aktiengesellschaft.

(Wird bejaht.)

Amortisiren Sie auch nicht?

Herr **Schaeffner**: Wir amortisiren vom Gewinn die neuen Bauten. Wir haben sonst nichts zu amortisiren, weil nach dem Statut in der Bilanz die ganze Anlage nur für einen gewissen Betrag aufgenommen werden darf, ohne Rücksicht auf den wirklichen Werth des Etablissements.

Vorsitzender: Sind auch von diesem Gesichtspunkte aus keine Beträge in die Selbstkosten eingerechnet?

Herr **Schaeffner**: Auch nicht.

Herr **v. Schloer**: Wenn ich richtig verstehe, steht Ihr Werk eigentlich um eine unverhältnißmäßig geringe Summe zu Buch, und diese Summe wird unter allen Umständen aufrecht erhalten, während Sie alle Neubauten einfach abschreiben?

Herr **Schaeffner**: Ja.

Herr **v. Schloer**: Vom Gewinn, nicht den Fabrikationskosten?

Herr **Schaeffner**: Ja!

Herr **Meier**: Wenn Sie aber keinen Gewinn erzielt haben?

Herr **Schaffner**: Wir haben nur ein paar Jahre gehabt, in denen wir einen Neubaukonto vorgetragen haben, um es nachher abzuschreiben.

Herr **Stumm**: Ich möchte zur Klarstellung fragen: die großen Ausgaben, die Sie in den letzten Jahren für das Panzerwerk gehabt haben, welche sehr bedeutend sind, haben Sie die auch schon abgeschrieben?

(Wird verneint.)

In welcher Weise wird das amortisirt?

Herr **Schaeffner**: Der Gewinn, der am Panzerwerk gemacht wird, soll zunächst beitragen, um die sehr erheblichen Kosten für diese Neuanlage zu amortisiren.

Herr **Stumm**: Diese Ausgaben stehen also noch zu Buch?

Herr **Schaeffner**: Ja, als Baukonto, und von diesem Gewinn bekommen die Aktionäre nicht eher einen Pfennig, bis die ganze Anlage, die praeter propter 2 000 000 ℳ kosten wird, amortisirt ist.

Herr **v. Schloer**: Wie groß ist die Gesammtproduktion Ihres Werkes?

Herr **Schaeffner**: Wir haben im letzten Geschäftsjahr verkauft 32 399 Kisten (durchschnittlich zu 65 kg Weißblech), 933 279 kg Bleiblech, 14 095 592 kg Schwarzblech.

Herr **v. Schloer**: So lange Sie Ihre Hochöfen in Betrieb hatten, werden Sie eine größere Gesammt-Produktion gehabt haben?

Herr **Schaeffner**: Allerdings um die Produktion des Roheisens. Die obigen Zahlen sind diejenigen des fertigen Fabrikates. Wir haben in einzelnen Jahren etwas mehr gehabt, aber viel mehr ist es nicht gewesen.

Vorsitzender: Frage 5:

Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

Herr **Schaeffner**: Ich beziehe mich auf die folgende Tabelle welche ich hiermit überreiche; doch möchte ich darauf aufmerksam machen, daß dieser durchschnittliche Preis keinen absolut genauen Maßstab abgeben kann, weil erstens das Verhältniß von dickeren zu dünneren Blechen und zweitens das Blech in den verschiedenen Qualitäten für die einzelnen Jahre nicht so genau auseinander zu halten ist.

Tabelle VII.

Selbstkosten

	1869:	1873:
Kesselblech	206,50 ℳ	294,00 ℳ
Schwarz- (Sturz-) Blech Nr. 1—8 (5,60 bis 3 mm):		
a) Bestpuddling	188,00 =	285,30 =
b) bei Holzkohlen gefrischt	211,50 =	315,80 =
Verbleites Blech	401,50 =	535,50 =
Weißblech, pro Kiste JCL	22,00 =	34,50 =
= pro Tonne	440,00 =	690,00 =

Herr **Schaeffner**: Der Betrieb auf Völklinger Roheisen begann erst im Jahre 1874 und die Selbstkosten stellten sich wie folgt: Luppeneisen 101,13 ℳ, Schweißeisen 158 ℳ, eiserne Schwellen 200 ℳ, Façoneisen 210 ℳ.

Vorsitzender: Frage 6:

Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

Herr **Schaeffner**: Das ursprüngliche Anlagekapital von 4 500 000 ℳ ist geblieben und von einer weiteren Entwickelung ist demnach nicht die Rede.

Vorsitzender: Frage 7:

Steckt Gründergewinn darin, event in welchem Maße?

(Wird verneint.)

Frage 8:

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Herr **Schaeffner**: Bei den Tabellen über unsere Selbstkosten habe ich die Fabrikationskosten des konkurirenden Auslandes zum Vergleiche neben die unsrigen gesetzt. Ich erlaube mir mich darauf zu beziehen.

Herr **Huber**: Können Sie nicht auch über die französischen Preise uns Mittheilungen machen?

Herr **Schaeffner**: Frankreich konkurrirt sehr wenig, wir merken die Konkurrenz dieses Landes, mit Ausnahme von verbleitem Blech beinahe gar nicht. Frankreich bezieht sehr viel von England und ist in dem Quantum der Fabrikation von Weißblech zurückgeblieben, seitdem das Elsaß an Deutschland gekommen ist.

Vorsitzender: Sind zu dem ersten Abschnitt noch Bemerkungen zu machen? — Das ist nicht der Fall.

b. Arbeiterverhältnisse.

Frage 1:

Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

Herr **Schaeffner**: Wir leiden keinen Mangel an Arbeitern, weil durch die Annexion der früher französischen Provinzen die dortige, bisher ackerbautreibende Bevölkerung sich mehr der Beschäftigung in der Industrie zuwandte, was wir wesentlich veranlaßt haben. Wir haben Schlafhäuser gebaut, die Leute kommen in der Woche zu uns und gehen am Sonntag nach Hause; diese Arbeiter haben wenig Gelegenheit Geld auszugeben und für die Ersparnisse kaufen sie sich Inventar und Geräthe zum Betriebe des Ackerbaues ihrer Familie, um die zur Industrie übergegangenen Arbeitskräfte zu ersetzen.

Vorsitzender: Frage 2:

Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

Herr **Schaeffner**: Wir haben keine Arbeiter entlassen, weil wir durch den Bau des Panzerwerks in der Lage waren, dieselben anderweit zu beschäftigen. Wir haben von 16 Walzenstraßen durchschnittlich nur 13 im Betrieb gehabt.

Vorsitzender: Frage 3:

Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

Herr **Schaeffner**: Wir sind im Jahre 1872 bis auf 20 pCt. in die Höhe gegangen und haben die Löhne allmählich um 15 pCt. wieder herabgesetzt.

Im Durchschnitt betrugen die Löhne pro Mann und pro Schicht:

im Jahre	1869	2,20 ℳ.
" "	1870	2,90 "
" "	1871	2,85 "
" "	1872	2,80 "
" "	1873	3,00 "
" "	1874	2,95 "
" "	1875	2,95 "
" "	1876	2,40 "
" "	1877	2,40 "

Ich möchte aber auch hier bemerken, daß es sehr schwer ist, einen Anhalt zu geben, weil sich die Lohnverhältnisse nach den verschiedenen Blechsorten, die in einem Jahre mehr oder weniger gegangen sind, richten.

Vorsitzender: Frage 4:

Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

Herr **Schaeffner**: Wir haben uns große Mühe gegeben, die Ausgaben der einzelnen Familien zu studiren; aber das ist außerordentlich schwer, weil sehr viele davon Ackerbau treiben, und der Ertrag der Ernte eine große Rolle spielt. Wir haben seit undenklichen Zeiten eine Sparkasse und wir haben gefunden, daß seit 1873 viel weniger Ersparnisse angelegt worden sind. Wir haben die Leute angehalten etwas zu sparen, für die Söhne, die zum Militär gehen, oder für die Töchter, die sich verheirathen. Wir bauen ihnen Häuser, unterstützen sie im Landkauf, aber trotzdem nimmt die Sparkasse in den letzten Jahren sehr wenig zu. Wir haben dann noch etwas Anderes gefunden, was uns eigentlich bestürzt hat. Nach dem rheinischen Gesetz dauert eine Hypothek zehn Jahre, dann muß sie, wenn sie nicht erlöschen soll, erneuert werden. Sobald wir also einem Mann Geld zum Landkauf oder Hausbau gegeben haben, nehmen wir durch notariellen Akt Hypothek darauf. Während vor 1873 nie eine Hypothek erneuert worden ist, da dieselbe vor dem Erlöschen stets von den Ersparnissen abgezahlt war, haben wir seit der Zeit diesen Fall sehr oft gehabt. Das gab mir einen Maßstab, nach dem wir uns sagen mußten, da ist an eine Lohnherabsetzung nicht zu denken.

Vorsitzender: In welcher Weise bauen Sie die Häuser?

Herr **Schaeffner**: Auf verschiedene Art. Theils bauen wir selbst und verkaufen das Haus den Leuten; der Kaufpreis wird dann allmählich vom Lohn abgezogen. Da war selten Jemand, der in zehn Jahren sein Haus nicht bezahlt hatte. Dann machen wir es auch so, daß wir dem Mann einen Vorschuß geben; er nimmt sich dann einen Baumeister zum Bau des Hauses — aber unter unserer Aufsicht, damit die sanitären Verhältnisse berücksichtigt werden.

Vorsitzender: Ist das ein verzinslicher oder unverzinslicher Vorschuß?

Herr **Schaeffner**: Wir verzinsen das Geld, geben dem Mann aber, wenn er 10 Jahre bei uns geblieben ist, eine Prämie, die entweder dem Werthe des Grundbesitzes gleichkommt oder bis 100 Thlr. beträgt.

Herr **Meier**: Wenn nun die Leute das Haus verlassen und nicht mehr arbeiten?

Herr **Schaeffner**: Im Hypothekendokument steht, daß von dem Momente an, wo der Mann die Arbeit bei uns verläßt, die Hypothek von selbst gekündigt ist.

Vorsitzender: Frage 5:

Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

Herr **Schaeffner**: Ich glaube, daß dies die oben geschilderten Verhältnisse wohl noch verschlimmern würde, die Arbeiter würden also in ihrem Vermögensstande noch weiter zurückgehen.

Vorsitzender: Frage 6:

Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Herr **Schaeffner**: Die Erhöhungen, die wir früher pro Schicht gaben, haben wir später derart geändert, daß wir im Verhältniß, wie die Arbeiter besser arbeiten, also z. B. weniger Brennmaterial verbrauchen, oder bessere Qualität und quantitativ mehr produziren, die Lohneinheit nach Prozentsätzen erhöhen.

Wir haben dadurch das Interesse der Arbeiter an der Arbeit erhöht und so günstig auf ihre Moralität eingewirkt. Im Großen und Ganzen haben wir über die Arbeiter keine Klage zu führen.

Vorsitzender: Frage 7:

Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt.

Herr **Schaeffner**: Ich kenne nicht einen einzigen Fall.

Vorsitzender: Da ist doch ein kleiner Anlaß in Saarbrücken gewesen? der hat Sie nicht berührt?

Herr **Schaeffner**: Nein!

Vorsitzender: Frage 8:

Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurirenden Auslandes?

Herr **Schaeffner**: In Bezug auf die Lohnsätze sowohl für Weißblech als auch für Schwarzblech haben wir in England, was hauptsächlich konkurrirt, keinen Unterschied gefunden. In Belgien ist allerdings ein Unterschied in der Arbeitsleistung gegen die unserigen, aber ich konnte nur schwer etwas definitives feststellen.

Vorsitzender: Frage 9:

Sind die Arbeitslöhne einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

Herr **Schaeffner**: Ich wüßte darüber eigentlich nichts weiter zu sagen.

Vorsitzender: Wir kommen zum Kapitel der Frachten.

c. Frachten.

Frage 1:

Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

Herr **Schaeffner**: In Beantwortung dieser Frage überreiche ich die Tabellen VIII., IX., X., XI. und XII. in denen die Details angegeben sind.

Tabelle VIII.

Verkaufspreise.

Dillingen:

England offerirt loko englischen Hafen zu 160 *M.* pro Tonne. Dies macht:

1. Kesselblech:

	Dillingen		England	
loko Bingerbrück	172 *M.*	bei Fracht 6,60 *M.*	174 *M.*	bei Fracht von 14 *M.*
" Basel	178,60	" " " 13,20 "	178	" " " " 18 "
" Berlin	192,30	" " " 26,90 "	176	" " " " 16 "
" Bremen	187,20	" " " 21,80 "	168	" " " " 8 "
" Cöln	175,20	" " " 9,80 "	170	" " " " 10 "
" Frankfurt a/M.	174,60	" " " 9,20 "	177	" " " " 17 "
" Hamburg	191,10	" " " 25,70 "	167	" " " " 7 "
" Leipzig	186,30	" " " 21,90 "	180	" " " " 20 "
" Mainz	173,50	" " " 8,10 "	175	" " " " 15 "
" Mannheim	172,70	" " " 7,30 "	176	" " " " 16 "
" München	185,60	" " " 20,20 "	190	" " " " 30 "
" Rotterdam	191,60	" " " 26,20 "	167	" " " " 7 "
" Stettin	192,20	" " " 26,80 "	167	" " " " 7 "
" Stuttgart	176,80	" " " 11,40 "	183	" " " " 23 "

Tabelle IX.

2. Schwarz-(Sturz-)Bleche Nr. 1 (5,6 mm) bis Nr. 8 (3 mm).

Loko	Dillingen. Qualität: Bei Fracht. *M.*	Best-puddling. *M.*	auf Feinkorn gearbeitet. *M.*	England. Qualität: Bei Fracht. *M.*	Best-puddling. *M.*	auf Feinkorn gearbeitet. *M.*	Belgien. Offerirt Bei Fracht von *M.*	Qualität: Best-puddling mit *M.*
Bingerbrück	6,60	150,50	162,00	14	152	165	11,70	151
Basel	13,20	157,10	168,50	18	156	168	18	156
Berlin	26,90	170,80	182,30	16	157	170	17	160
Bremen	21,80	165,70	177,20	8	149	162	10	153
Cassel	17,20	161,10	172,60	20	161	174	18	164
Cöln	9,80	153,70	165,20	10	154	165,50	10	153
Frankfurt a. M.	9,20	153,10	164,60	47	155	168	13,05	155
Hamburg	25,70	169,60	181,10	7	148	161	10	148
Hannover	21,90	165,80	177,30	16	157	170	14	156,50
Leipzig	21,90	165,80	177,30	20	164	177	20	155
Mainz	8,10	152,00	163,50	15	153	166	12,70	153
Mannheim	7,30	151,20	162,70	16	154	167	13,70	151
München	20,20	164,10	175,60	30	168	181	27,70	165
Rotterdam	26,20	170,10	181,60	7	148	161	—	—
Stettin	26,80	170,70	182,20	7	148	161	—	—
Stuttgart	11,10	155,30	166,80	23	161	174	20,70	160

Während die Fabrikation der dünneren Bleche einen Kostenzuschlag zu nebigen Preisen erfordert von pro Tonne

15 pCt. für 2,75 bis 1,10 mm
22 " " 1,00 " 0,8 "
35 " " 0,79 " 0,60 "
75 " " 0,10 "
100 " " 0,30 "

— dünnere noch mehr — und während in England selbst eine Skala besteht mit Zuschlägen von:

12 *M.* für 2,76 bis 1,21 mm
20 " " 1,00 " 0,80 "

so werden doch von England die nebenstehenden durchschnittlichen Preise offerirt bis zu 2,50 mm, so z. B. dünne Kistenbleche, 300 Tafeln à 50 kg, Fabrikationskosten loko Dillingen . . . . *M.* 370,
dazu Fracht nach Elberfeld " 12
macht . . . . *M.* 382.

werden von England offerirt laut vorliegenden Offerten dünne Kistenbleche loko Rotterdam . . . . . *M.* 340,
Fracht Rotterdam-Elberfeld . . . . " 12
macht loko Elberfeld die Tonne . *M.* 352.

Tabelle X.

3. **Weißblech.**
Kiste JC$^{L.}$ = 51—53 kg.

Durchschnittlicher Verkaufspreis loko Dillingen . . . . . . 24,40—24,15 M.

Dazu Fracht ab Dillingen: nach	von	dies macht pro Kiste	England bietet laut offenliegender Offerten bei	Fracht:	dies macht die Tonne nach JC^{L} bei Fracht pro Tonne ab Dillingen	Dillinger Weißblech	bei Fracht pro Tonne ab England	Englisches Weißblech
Bingerbrück	0,37 M.	24,50 M.	24,00 M.	0,70 M.	von 7,40 M.	490 M.	von 14 M.	480 M.
Basel	0,71	24,90	24,30	1,00	14,20	498	20	486
Berlin	1,74	25,90	24,10	0,80	34,80	518	16	482
Bremen	1,38	25,50	23,70	0,40	27,70	510	8	474
Karlsruhe	0,50	24,60	24,30	1,00	10,00	492	20	486
Kassel	1,03	25,20	24,30	1,00	20,60	504	20	486
Köln	0,66	24,80	23,80	0,50	13,20	496	10	476
Danzig	2,77	26,90	23,90	0,60	55,40	538	12	478
Frankf. a. M.	0,57	24,70	24,15	0,85	11,40	494	17	483
Hamburg	1,63	25,80	23,65	0,35	32,60	516	7	473
Hannover	1,38	25,50	24,10	0,80	27,60	511	16	482
Königsberg	3,05	27,20	23,90	0,60	61,00	544	12	478
Leipzig	1,42	25,60	24,30	1,00	28,40	512	20	486
Mainz	0,50	24,60	24,05	0,75	10,00	492	15	481
Mannheim	0,45	24,60	24,10	0,80	9,00	492	16	482
München	1,27	25,40	24,80	1,50	25,40	508	30	496
Rotterdam	1,66	25,80	23,65	0,35	33,20	516	7	473
Stettin	2,08	26,20	23,65	0,35	41,60	524	7	473
Stuttgart	0,70	24,80	24,45	1,15	14,00	496	23	489

Tabelle XI.

4. **Verbleite Bleche.**

loko Dillingen pro Tonne	395,75 M.
dazu die Fracht von Dillingen nach Creuznach . . .	12,10 „
macht . . .	407,85 M.

Dagegen wurden von den französischen Fabriken für die Staatssaline zu Creuznach

nach vorliegendem Anerbieten jetzt offerirt .	350,00 M.
dazu Fracht von Montataire . . .	14,50 „
die Tonne zu . . .	364,50 M. loko Creuznach.

Tabelle XII.

5. **Verzinkte Bleche.**

Fabrikationskosten loko Dillingen pro Tonne	307,77 M.
dazu die Fracht von Dillingen nach Hannover . . .	27,60 „
macht . . .	335,37 M.

Dagegen wurden englische verzinkte Bleche laut vorliegenden Anerbieten für die Königliche Eisenbahn-Direktion

in Hannover offerirt	292,00 M.
die Fracht . .	8,40 „
die Tonne . .	300,40 M.

Herr **Stumm**: Wo sind Ihre Hauptabsatzgebiete?

Herr **Schaeffner**: Unser Hauptabsatzgebiet ist Deutschland. Den Absatz ins Ausland haben wir weniger ins Auge gefaßt; indirekt mag Manches nach dem Ausland gegangen sein, wir selbst haben wenig exportirt.

Herr **Huber**: Nach der Schweiz?

Herr **Schaeffner**: Ja!

Vorsitzender: Frage 2:

> Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Herr **Schaeffner**: Die Saarbrücker Bahn hat überall nach den genannten Orten direkte Tarife; im Allgemeinen gelten die Raumtarife, nämlich für Stückgut 11,5 ₰, für Spezialtarif I. 4 ₰, für Spezialtarif II. 3,5 ₰ pro Tonne, die ich aber wohl nicht näher zu nennen brauche; sie beruhen auf ministeriellen Bestimmungen. Was Beschwerden angeht, so wäre eine solche darüber zu erheben, daß auf einmal seit dem vorigen Jahre Schwarz- von Weißblech getrennt worden ist, während seit undenklichen Zeiten Schwarz- und Weißblech zu ein und demselben Frachtsatz transportirt wurde. Nach einer neueren Bestimmung kann Weißblech nur in Spezialtarif I. gefahren werden, aber bei diesen schlechten Zeiten bestellt kein Mensch 100 oder 200 Ctr. Weißblech. Die Leute beziehen es in Stückgutklasse und diese ist jetzt viel höher, als ich sie sonst überall kenne, nämlich 11,50 ₰ pro Tonne und Kilometer, so daß der kleine Konsument durch diese Maßregel außerordentlich benachtheiligt worden ist. In diesem Jahre hat das Reichseisenbahnamt, in richtiger Würdigung der Wichtigkeit des Transportwesens, die Eisenbahnfrachttarif-Kommmission berufen, der ich auch angehöre. Wir haben bis heute vergebens die Einführung der zweiten ermäßigten Stückgutklasse erstrebt und merkwürdiger Weise haben wir bezüglich der erwähnten Ermäßigungen den meisten Widerstand bei den Reichsbahnen gefunden, deren einer Vertreter Referent in der einen Sache war und mit großem Eifer diese Abänderung, welche zu Gunsten der Kundschaft nothwendig wäre, bekämpft hat. Dieselben Klagen wurden von den Werken, welche Gußwaaren fabriziren, eingebracht, desgleichen von unserer benachbarten Blechwaarenfabrik, welche

z. B. nach Kassel 1,90 *M.* mehr pro Zentner bezahlen muß als im vergangenen Jahre.

Herr **Stumm**: In Straßburg besteht bei der Generaldirektion eine Art technischer Beirath für Tarifangelegenheiten, welcher aus Gewerbetreibenden zusammengesetzt ist; an diesen Beirath, glaube ich, hätten Sie Sich wenden müssen, dann würde das Mißverständniß nicht entstanden sein.

Herr **Schaeffner**: Ich habe Herrn Schlumberger, welcher der Vorsitzende dieser Kommission ist, selbst gefragt, und der sagte mir gestern, dieselbe habe die Beschwerde eigentlich sehr begründet gefunden; indeß seien so viele Beschwerden gegen die neue Tarifirung eingegangen, daß die Kommission sich mit der Eisenbahn dahin geeinigt habe, einstweilen nichts zu thun, um nicht das ganze Raumtarifsystem über den Haufen zu werfen, so daß also eine Art Kompromiß geschlossen worden ist.

Herr **Stumm**: Das bestätigt die Ansicht, die ich ausgesprochen habe, im Wesentlichen.

Herr **Schaeffner**: Ich kann blos sagen, daß die direkt Betheiligten, die Herren de Wendel, Dietrich, Lorond u. s. w. ihre Beschwerden eingereicht haben, auch daß Herr Schlumberger ein Gleiches bestätigt hat; daß wir uns gewehrt haben, wird uns der Herr Geheimrath (zu Herrn Stumm) wohl bestätigen. Unser Nachbarwerk, Blechwaaren- (Kasse.ie)-Fabrik Fraulautern, machte mich, wie ich bereits erwähnte, noch besonders aufmerksam auf die ungeheuere Erhöhung der Stückgüterklasse in Bezug auf verzinnte und emaillirte Waaren, von denen kaum eine Wagenladung zusammen zu bringen ist, und die dadurch auf mehr als das Doppelte erhöht worden ist.

Herr **Stumm**: Ich bemerke, daß der Herr Sachverständige unter Kasserie immer die Fabrikation von verzinnten Blechgeschirren versteht.

Herr **Schaeffner**: Das ist auch in Deutschland ein ziemlich allgemeiner Ausdruck.

Vorsitzender: Frage 3:

Genießt das Ausland billigere Frachten, als Sie, und in welcher Weise macht sich dies geltend?

Es wurde von dem Engländer, mit dem Sie über die Blechfabrikation sprachen, hervorgehoben, daß die Engländer durch die billigere Fracht außerordentlich begünstigt seien. Haben Sie darüber Details?

Herr **Schaeffner**: Nein!

Vorsitzender: Frage 4:

Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

Herr **Schaeffner**: In Bezug auf Blech ist mir derartiges nicht vorgekommen.

Vorsitzender:

d. Verkaufspreise.

Frage 1:

Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte.

Herr **Schaeffner**: Auch darüber habe ich die Details in den Tabellen VIII., IX., X., XI., XII. zusammengestellt und gestatte ich mir, auf dieselben zu verweisen.

Die Panzerplatten sind dabei nicht einbegriffen.

Vorsitzender: Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Herr **Schaeffner**: In unserer Gegend befindet sich kein anderes Blechwalzwerk.

Vorsitzender: Frage 3:

Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

Herr **Schaeffner**: Ich überreiche darüber in der Tabelle XIII. die näheren Angaben.

Tabelle XIII.

Verkaufspreise.

	Kesselblech.		Schwarz-(Sturz-)Blech. Nr. 1 bis 8 (5,6 bis 3 mm) Bestpuddling.		Bei Holzkohlen gefrischt		Bleiblech		Weißblech pro Kiste JCL		Weißblech pro Tonne	
	M.	₰	*M.*	₰	*M.*	₰	*M.*	₰	*M.*	₰	*M.*	₰
1868/69	253	60	208	90	258	60	489	—	33	90	678	—
1869/70	261	80	212	10	272	40	495	—	33	40	668	—
1870/71	285	35	258	65	286	30	507	40	31	05	621	—
1871/72	312	70	268	30	319	55	552	70	32	20	644	—
1872/73	386	40	385	35	432	60	694	—	41	30	826	—
1873/74	292	80	343	70	401	10	673	50	39	—	780	—
1874/75	257	30	251	65	271	35	591	20	35	60	712	—
1875/76	196	20	214	15	236	65	530	10	30	60	612	—
1876/77	185	10	182	20	190	40	508	30	25	85	517	—
1877/78	174	80	161	30	173	35	451	30	25	10	502	—
1878	166	—	144	—	156	—	440	10	24	40	488	—
							bis 395	—				

Vorsitzender: Frage 4:

Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Herr **Schaeffner**: Wir haben dafür allgemeine kaufmännische Grundsätze, einen großen Unterschied machen wir aber nicht, weil wir hauptsächlich nur an Grossisten verkaufen.

Vorsitzender: Frage 5:

Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

dürfte damit auch erledigt sein.

Frage 6:

Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

Herr **Schaeffner**: Für die Produktionsorte kann ich es weniger genau angeben, weil die Engländer, die hauptsächlich in Frage kommen, sich die billigen Frachten zu Nutze machen und fast in der Regel ihre Preise franko Stettin oder Holland stellen.

Vorsitzender: Es ist in der sechsten Frage nach den Preisen am Ursprungsorte gefragt, um zu erfahren, wie sich der Verkauf im Inlande zu dem im Auslande seitens der ausländischen Konkurrenz stellt, deshalb sind die Fragen getrennt.

Die Preise würden Sie uns also nicht angeben können?

Herr **Schaeffner**: Ich beziehe mich auf die in den Tabellen VIII. bis XII. gegebenen Zahlen.

Herr **Stumm**: Ein Sachverständiger aus Hamburg hat uns mitgetheilt, daß in England 4 kurante Sorten Weißblech in jeder Dimension verkauft würden, und hat behauptet, daß die deutschen Weißblechfabrikanten dieselben Sorten Weißblech führten. Ich möchte also fragen: 1. ist dies der Fall, führen Sie in der That 4 verschiedene Qualitäten Weißblech und 2. von welcher Qualität der englischen Weißbleche sprachen Sie?

Herr **Schaeffner**: Was die erste Frage anbetrifft, so werden in Deutschland nicht durchgehend vier verschiedene Sorten von jeder Dimension angefertigt. Es ist mir in Leipzig allerdings vorgekommen, daß die konkurrirenden Vereinswerke noch eine dritte und vierte Sorte offerirt hatten. Auf meine Frage erhielt ich zur Antwort, daß dies keine andere Qualität sei, sondern daß diese Bleche aus den Magazinen verkauft wären. Es ist richtig, daß für einzelne Verwendungen besondere Qualitäten verlangt und auch angefertigt werden, indessen ist das Ausbieten von so vielen Sortimenten durch die Engländer mehr ein Spiel der Konkurrenz. Bei allen meinen vorgelegten Ausrechnungen habe ich die entsprechende Qualität der Konkurrenz gegenübergestellt.

Herr **Stumm**: Welcher englischen Qualität?

Herr **Schaeffner**: Immer nach der entsprechenden Best-Charcoal-Qualität.

Herr **Stumm**: Besteht die überwiegende Mehrheit der Bleche, die von England importirt werden, aus Best-Charcoal-Weißblech?

Herr **Schaeffner**: Ich glaube wohl; nur ist bei den dünneren der Import von Koke-Qualität allerdings auch nicht unerheblich.

Herr **Stumm**: Würden Sie nicht in der Lage sein, die ausländischen Verkaufspreise den Ihrigen gegenüberzustellen? Ich meine, Sie müssen uns doch angeben können, wieviel die englischen Bleche für dieselbe Kiste kosten, welche Sie für Ihre Verkaufspreise zu Grunde legen.

Herr **Meier**: Wie stellt sich ihr Preis pro Kiste?

Herr **Schaeffner**: Zur Beantwortung dieser Fragen verweise ich auf die vorerwähnten Tabellen No. VIII.—XII.

Vorsitzender: Frage 7:

Verkauft dasselbe für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt, und in welchem Verhältniß und aus welchen Gründen geschieht dies?

Herr **Schaeffner**: Ich möchte dazu einen Fall angeben. In Folge des Banquerotts einer englischen Bank hat England auf einmal mehrere tausend Kisten nach Hamburg geworfen, die jetzt allmählich angeboten werden, und zwar erst in der neuesten Zeit, zu Preisen, die unstreitig geringer sind, als diejenigen Preise, zu welchen jetzt in England reelle Fabrikwerke verkaufen.

Herr **Stumm**: Sie meinen die Glasgower Bank?

Herr **Schaeffner**: Ja!

Vorsitzender:

e. Kreditverhältnisse.

Frage 1:

Finden die Werke Ihres Distriktes Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Herr **Schaeffner**: Für uns ist dies nicht der Fall. Dagegen, wie es scheint, wohl für die Völklinger Hütte, welcher in der bevorstehenden Generalversammlung dieserhalb die Liquidation vorgeschlagen wird.

Vorsitzender: Frage 2:

Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

Diese Frage würde auch fortfallen

Frage 3:

Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde?

Herr **Schaeffner**: Unsere Verkaufsbedingungen sind streng 3 Monat Ziel oder 1 pCt. Skonto für den gewöhnlichen Verkauf, bei großen Lieferungen hängt es von Vereinbarung ab.

Vorsitzender: Und beim Einkauf Ihrer Materialien?

Herr **Schaeffner**: Diskontiren wir in der Regel zum gewöhnlichen Bankdiskonto, doch wird in der Regel weniger als 2 pCt. nicht gewährt

Für die Kohlen von den fiskalischen Saargruben werden 3 Wochen gewährt, für die Frachten auf unserer Staatsbahn eine Woche.

Vorsitzender: Frage 4:

Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt?

Frage 5:

Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

Herr **Schaeffner**: Wir haben eigentlich nichts bemerkt Einzelne Kunden haben darüber geklagt, daß es ihnen schwerer sei, Papiergeld in Deutschland anzubringen, seitdem gewisse Sorten Papiergeld von dem Verkehr in Deutschland ausgeschlossen sind, aber im Großen und Ganzen ist, glaube ich, kein ungünstiger Einfluß zu bemerken.

Vorsitzender:

f. Einfluß der Gesetzgebung

Frage 1:

In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?

Frage 2:

Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung u. s. w.?

Herr **Schaeffner**: Die Hauptsache, worüber die Arbeiter klagen, sind die Steuern. Es hat, seitdem in den Rheinlanden die Provinzialverwaltung errichtet ist, diese die Provinziallasten nach der Staatseinkommensteuer vertheilt. Durch den Umstand, daß die Aktien auf Namen lauten, kommt es, daß unsere Aktionäre zur Staatseinkommensteuer für die Aktien herangezogen werden können. Diese Steuer wird von uns gezahlt und der Gemeinde Dillingen angerechnet, wodurch bei Repartition der Provinziallasten ein verhältnißmäßig großer Theil derselben auf die Gemeinde fällt und diese schwerer belastet als andere. Dadurch ist diese Steuer in den letzten Jahren von 35 auf 116 pCt. gekommen. Wenn es die Aktionäre tragen würden, so wäre es nur ein verhältnißmäßig geringer Theil ihres Einkommens, die Steuer wird aber auch von den andern Gemeindemitgliedern, den Bauern und Arbeitern bezahlt. In Folge dessen sind die Arbeiter mit Kommunalsteuern viel höher belastet, als alle Nachbarn.

Herr **Stumm**: Würde das eine Folge der Selbstverwaltung sein?

Herr **Schaeffner**: Wenigstens wie sie jetzt einstweilen dort gehandhabt wird.

Herr **Stumm**: Sie wollen also damit sagen, daß die Ausbildung der Selbstverwaltung für die Provinz weniger ökonomisch war, als der frühere Zustand?

Herr **Schaeffner**: Es liegt meiner Ansicht nach Alles an dem Modus der Vertheilung. Früher erfolgte die Repartition auf Grund der Einwohnerzahl.

Herr **Stumm**: Haben Sie denn eine Berechnung gemacht, daß Sie nach einer Vertheilung nach der Einwohnerzahl besser standen?

Herr **Schaeffner**: Ja.

Herr **Stumm**: In welchem Maaße ist dies der Fall gewesen?

Herr **Schaeffner**: Außer daß die Gemeindesteuer um mehr als 100 pCt. auf einmal dadurch gestiegen ist, haben wir sonst keine genaue Berechnungen angestellt, es ist obiges plötzliches Plus bei Beschwerden, die wir gemacht haben, anerkannt worden und diese Beschwerde ging nicht allein von uns, sondern von vielen Gemeinden aus.

Vorsitzender: In welcher Weise wirkt die Gewerbeordnung?

Herr **Schaeffner**: Die neuere Gewerbegesetzgebung hat die große Unannehmlichkeit mit sich gebracht, daß wir selbst in der unmittelbaren Nähe von unseren Hütten Schankstätten haben, die früher nicht vorhanden waren. Eine viel zu große Masse von Leuten, die eine Konzession nachgesucht haben, haben sie bekommen, was zu hindern uns nicht gelungen ist. Dies hat einen sehr ungünstigen Einfluß auf unsere Arbeiter ausgeübt. Es gibt doch mal Gelegenheit, einen Arbeiter zu entlassen, der thut dann nichts Besseres, als sich eine Schankkonzession geben zu lassen. Er ist ein unzufriedener Mann geworden, das wissen die übrigen unzufriedenen Arbeiter, deren es immerhin gibt. Jener lockt sie an, und so bildet sich dann ein, mindestens in der ersten Zeit stark frequentirter Heerd der Unzufriedenheit.

Was die jugendlichen Arbeiter betrifft, so dürfen wir sie nach dem Gesetz ja nur zum Theil beschäftigen, was zu vielen Klagen Veranlassung gibt.

Dann haben wir gegen andere Länder durch die Militairgesetzgebung zu leiden. Gerade bei der Fabrikation der feineren Bleche muß fortwährend gelehrt werden und die Leute, welche drei Jahre beim Militär gewesen sind und wiederkommen, müssen beinahe von vorn anfangen.

Vorsitzender:

g. Allgemeine Lage.

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Herr **Schaeffner**: Ich konstatire, daß im Saarbezirke unsere Hochöfen und Gruben nicht im Gang sind, daß andere Etablissements unserer Gegend geringeren Betrieb haben als sonst, daß die benachbarte Eisenhütte Quint auch liquidirt hat und augenblicklich nur noch versucht, etwas auf Kosten der Gläubiger fortzuarbeiten, daß die Mariahütte von Gottbill beinahe still liegt, daß eine Maschinenfabrik von Dettweiler in Burbach außer Betrieb ist, und daß die sämmtlichen Böcking'schen Werke auf dem Hundsrücken den Betrieb eingestellt haben. Wir selbst haben von 16 Blechwalzenstraßen nur 13 im Betriebe.

Herr **Stumm**: Haben Sie die Fabrikation von dünnen Blechen nicht eingeschränkt?

Herr **Schaeffner**: Wir haben sie eine Zeit lang eingestellt, aber in diesem Augenblick ist durch die Bestellung, die, glaube ich, nach Rußland geht, etwas Betrieb wieder gekommen.

Vorsitzender: Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen sie?

Herr **Schaeffner**: Von Völklingen habe ich sie genannt, von Quint auch. In Burbach soll sie sich für das ganze engagirte Kapital auf durchschnittlich 4 bis 5 pCt. stellen. Wir selbst haben in dem letzten Jahre 5 pCt. verdient, um aber dem Statut zu genügen und die reglementsmäßigen Zinsen von 6 pCt. zu bezahlen, 1 pCt. vom Reservefonds dazu genommen. Völklingen hat verloren.

Herr **Stumm**: Ihre Rentabilität von 5 pCt. bezieht sich auf das Gesammtanlagekapital?

Herr **Schaeffner**: Nein!

Herr **Stumm**: Wie groß würde die Rentabilität des gesammten engagirten Kapitals gewesen sein?

Herr **Schaeffner**: Wenn ich die Zahlen alle nehme, die man nehmen müßte, so würden wir etwa auf 2 pCt. gekommen sein.

Vorsitzender: Frage 3:

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?

Herr **Schaeffner**: Wir haben im Jahre 1869 12 pCt. vertheilt, 1869/70: 13 pCt., 1870/71: 9 pCt., 1871/72: 19 pCt., 1872/73: 25 pCt., 1873/74: 6 pCt., 1874/75: 16 pCt., 1875/76: 10 pCt., 1876/77: 10 pCt., 1878: 6 pCt.

Zu der heutigen Rentabilität gebe ich zu den Akten die Tabelle Nr. XIV.

(Die hierher gehörende Tabelle XIV. siehe nebenstehend.)

Herr **Huber**: Woher kommt der enorme Sprung von 1872/73?

Herr **Schaeffner**: Zunächst bemerke ich, daß die von mir angegebenen Abschlüsse sich nicht pro Kalenderjahr, sondern von Juli zu Juli verstehen, woraus hervorgeht, daß das Jahr 1873, durch die Zollermäßigung das sofortige Herabgehen des Gewinnes herbeigeführt hat. So ist z. B. beim Weißblech nichts mehr verdient worden und mit Rücksicht auf die kommenden schlimmen Zeiten mußte sehr viel an den Preisen im Inventarium abgeschrieben werden.

Tabelle XIV.

Rentabilität.

Gewinn auf Weißblech	2 278,65 t	à 7,40 ℳ.	=	16 862,01 ℳ.
Bleiblech	933,00 =	= 50,30 =	=	46 929,90 = *)
Kesselblech	7 038,00 =	= 1,29 =	=	9 079,02 =
Schwarz- (Sturz-) Blech: (5,6 bis 3 mm)				
a) Bestpuddling	1 253,00 =	= 1,34 =	=	1 679,02 =
b) bei Holzkohlen, gefrischt	752,00 =	= 1,42 =	=	1 067,84 =
Wall-, Geschirr-, Beschlag-, Stanzbleche ꝛc.	3 572,00 =	für . . .	.	93 581,60 =
				169 199,39 ℳ.
		ab:		
Verlust auf dünnere Bleche unter 3 mm, Kistenbleche ꝛc.				42 839,34 =
				126 360,05 ℳ.
		dazu:		
Zinsen für Staatspapiere, Landpacht ꝛc.				96 502,09 =
				222 862,14 ℳ.

auf ein Aktienkapital von:

4 500 000 ℳ. macht: 4,95 pCt.

*) Laut neuerer Tabelle wird Bleiblech schon um 40 ℳ. pro Tonne von Frankreich billiger offerirt.

Herr **v. Schloer**: Ich möchte mir die Bemerkung erlauben, daß Ihre Rentabilitätsberechnung wohl auf einer vollständig verschiedenen Basis ruht gegenüber der bei anderen Werken, die immer ihr ganzes Kapital mit in Betracht ziehen, während Sie bei Ihrer Rentabilitätsberechnung den einmal als fix angenommenen Satz zu Grunde legen, der aber den wirklichen Werth und die Leistungsfähigkeit des Etablissements in keiner Weise erreicht, sondern weit unter diesem steht.

(Wird bejaht.)

Herr **Stumm**: Wann haben Sie mit Ausnahme der Panzerwerke, die jetzt noch zu Buche stehen, Ihre Hauptbauten ausgeführt?

Herr **Schaeffner**: Darauf habe ich zu antworten, daß wir die größeren Bauten, als den Hochofen in Dillingen, das große Walzwerk ꝛc. bereits vor dem Jahre 1869 amortisirt hatten.

Herr **v. Schloer**: Ich möchte bemerken, daß die Art der Rentabilitätsberechnung, wie sie bei Dillingen üblich ist, keinen Maßstab gibt für die Berechnung und die Beurtheilung der Rentabilität anderer Werke.

(Wird bejaht.)

Vorsitzender: Frage 4:

Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Herr **Schaeffner**: Was den ersten Theil der Frage betrifft, so glaube ich nicht, daß man behaupten darf, wir leiden an Ueberproduktion. Sobald z. B. nur das sämmtliche Schiffsbaumaterial, was an der Ostsee verwendet wird, durch die inländische Industrie gedeckt würde, hätten wir noch lange im Inlande z. B. für Bleche zu thun, um den starken Bedarf ganz zu decken.

Was das Ausland betrifft, so beweist die fortwährende starke Einfuhr, daß jedenfalls von da Absatz der Fabrikate gesucht wird, sonst würde es seine Produkte nicht hier herüberwerfen und zu Preisen, für die wir kaum arbeiten können.

Herr **v. Schloer**: Wenn ich das richtig auffasse, so sind Sie der Meinung, daß die Ueberproduktion des Auslandes in Ihrem Artikel größer ist als die Ueberproduktion im Inlande, weil sie sagen, wir könnten den Bedarf des Inlandes, wenn uns der ganze Markt des Inlandes offen stände, kaum decken?

Herr **Schaeffner**: Ja.

Herr **v. Schloer**: Andererseits schließen Sie aus dem Hereindrängen fremden Produktes auf dem deutschen Markt, daß im Auslande eine große Ueberproduktion stattfindet.

(Wird bejaht.)

Herr **Huber**: Gilt das auch für Weißblech?

Herr **Schaeffner**: Ja, wir haben, als wir noch der Weißblechvereinigung angehörten, den ganzen Konsum in Weißblech in Deutschland so berechnet, daß wir beinahe Alle vollständig beschäftigt waren und ihn gedeckt haben. In den ersten Jahren ist über das von uns fabrizirte Quantum hinaus wenig eingeführt worden. Das hat sich später mit Ermäßigung und Fortfall des Zolles geändert, da hat man mehr und mehr aufgehört zu arbeiten. Zwei Weißblechwerke haben die Arbeit bereits ganz eingestellt und ein drittes steht vor der Liquidation.

Herr **Huber**: Sie hatten von einer Vereinigung gesprochen; können Sie darüber näheres angeben?

Herr **Schaeffner**: England hatte uns stark Konkurrenz gemacht und suchte stärkeren Absatz nach Deutschland. Als wir sahen, daß wir nichts mehr verdienten, beschlossen wir, die Vereinigung zu gründen, um die Verwaltungskosten zu verringern. Wir verkauften das Weißblech zu einem und demselben Preise an jedem Orte in ganz Deutschland, um mit England zu konkurriren, und trugen die Fracht selbst, bis England angefangen hat, in der Fabrikationsart Vortheile zu suchen, indem es weniger Zinn anwandte und uns so vom Markte zu verdrängen suchte. So kam England in unser Absatzgebiet hinein, aber wir suchten englische Arbeiter, durch welche diese zwar billigere jedoch schlechtere Methode in Deutschland eingeführt wurde. Die Herren werden die Erfahrung gemacht haben, daß das Weißblech bei ihren Großeltern unverwüstlich war, während das jetzige in kurzer Zeit erneuert werden muß.

Herr **v. Schloer**: Sie konstatiren also, daß durch die Konkurrenz der Engländer in Weißblech die deutsche Produktion gezwungen ist, ihr Fabrikat soviel schlechter zu machen, um neben der englischen Konkurrenz bestehen zu können, so daß Sie den Zinnantheil pro Kiste 10 Pfd. auf 5 Pfd. allmählich reduzirt haben?

(Zustimmung des Sachverständigen.)

Besteht nun die Vereinigung unter den Blechwalzwerken auch heute noch?

Herr **Schaeffner**: Ja. Die übrigen Weißblechwerke sind alle gebunden, wenn sie verkaufen, gemeinschaftlich zu verkaufen, wogegen wir ihnen Konkurrenz machen, da wir der Vereinigung nicht mehr angehören.

II.

Wirkung der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markte.

Frage 1:

Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar, oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Ich müßte nur das Gesagte wiederholen; in Weißblech ist es ganz entschieden, daß uns Konkurrenz gemacht wird, ebenso in Schwarzblech, besonders in den dicken Sorten, in neuerer Zeit auch in dünnen und in Bleiblechen.

Herr **Huber**: Ist die inländische oder die ausländische Konkurrenz bei Ihnen die Hauptsache?

Herr **Schaeffner**: Ich möchte wiederholen, wenn die Ausländer nicht kämen, würden wir im Inlande doch bessere Preise erzielen als heute.

Herr **Huber**: Bestimmt gegenwärtig England den Preis?

Herr **Schaeffner**: Entschieden England, sowohl für Weiß- wie für Schwarzblech.

Frage 2:

Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

England führt Schwarz- und Weißblech ein, Frankreich hauptsächlich Bleiblech und etwas in besseren dünnen Blechen; Oesterreich führt, soviel ich weiß, wenig Schwarzblech, aber mehr Weißblech ein, weil es mit seinem Stahleisen von Steyermark uns hier und da verdrängt hat. Ueber die Einfuhr von Oesterreich werden die Herren aus Schlesien bessere Details geben können, als ich es im Stande bin. Daß wir selbst etwas auszuführen vermögen, verneine ich.

Frage 3:

Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Ich muß sagen, daß sowohl von Belgien als auch von England eine ganz geringe Qualität Blech eingeführt wird, die wir grundsätzlich eigentlich nie gemacht haben; wir würden es auch kaum mit luxemburgischem Eisen erreichen, ein so billiges Fabrikat liefern zu können, z. B. für Träger 2c., aber wir haben es nicht gethan, weil wir den Namen Dillingen hochhalten wollten, es aber auch nicht zu dem Preise machen können, wie die Belgier, die für die Qualität Nr. 2 einen ganz unverhältnißmäßig niedrigen Preis machen.

Herr **v. Schloer**: Also diese Qualität ist so gering, daß Sie dieselbe aus Rücksicht für den Ruf Ihres Werkes nicht machen wollen?

(Zustimmung des Sachverständigen.)

Und auch, wenn Sie dies wollten, glauben Sie, daß die Produktionsverhältnisse in Deutschland es nicht gestatten, diese geringere Qualität zu dem Preise herzustellen, wie sie Belgien und England herstellen können?

Herr **Schaeffner**: Ja wohl.

Frage 4:

Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

Ich bin ganz gewiß, daß von dem Moment an, wo der Staat uns wieder Zölle gibt, diese Schleudereien aufhören würden; wir würden jedenfalls bessere Verkaufspreise erzielen, wenigstens dem Heruntergehen der Preise würde Einhalt gethan.

Frage 5:

Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

Durch die Konkurrenz des Auslandes werden unsere Preise fortwährend gedrückt; denn wenn z. B. England anbietet, so geschieht das nicht mit ein paar Kisten, sondern gleich mit ein paar tausend, also mit einer großen Quantität.

Herr **v. Schloer**: Also ist das englische Geschäft eigentlich anders gestaltet, als das Ihrige? Sie geben nur ab nach Maßgabe der Ihnen zugehenden Bestellungen, während aus Ihren Mittheilungen hervorzugehen scheint, daß England zuweilen ganz große Quantitäten irgend eines Fabrikats auf den deutschen Markt bringt, und dann durch das Angebot verhältnißmäßig billigerer Preise einen besonders nachtheiligen Einfluß auf den deutschen Markt ausübt?

Herr **Schaeffner**: Gewiß; ich will nicht sagen, daß dies das einzige System ist, sondern sie suchen außerdem noch billigere Frachtgelegenheiten, vorkommende Geldverlegenheiten, kurz alle sich bietenden Vortheile sogleich zu benutzen. Wir können also nicht sagen, daß wir Gelegenheit haben würden, einen hervortretenden Mehrbedarf durch Vermehrung unserer Fabrikation zu decken, sondern es würde in diesem Falle das Ausland sofort mit Offerten kommen.

Frage 6:

Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Oesterreich konkurrirt mit uns in Weißblech über Schlesien hinaus. Ich habe verschiedentlich Veranlassung genommen, zu prüfen, woher es kommt, daß Oesterreich so billig fabrizirt, und ich entdeckte, daß die Magnaten, welche Hüttenwerke haben, zu gleicher Zeit Wälder besitzen. Da sie für ihr Holz, wie zum Theil auch für ihre Braunkohlen keinen Absatz haben, so rechnet das Brennmaterial für nichts und sie suchen den ganzen Nutzen ihrer Hütten mit ihren Wäldern darin, daß sie überhaupt sich eine Einnahme verschaffen.

Vorsitzender: Wie ist es mit der englischen Konkurrenz?

Herr **Schaeffner**: Nach Süddeutschland kommen die Engländer weniger mit Schwarzblech, aber in Weißblech konkurriren sie in ganz Deutschland; sie werfen ihre Waare im Norden nach den Seehäfen und von dort in das Innere des Landes. Nach Süddeutschland kommen sie über Holland von Rotterdam aus und gehen fast zu derselben Wasserfracht bis Mainz, Mannheim und höher hinauf, während wir wegen der Eisenbahnfrachten eine derartige Konkurrenz nicht mitmachen können.

Frage 7:

Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

Zur Antwort überreiche ich unter Nr. XV., XVI., XVII., XVIII., XIX. und XX. desfallsige Offerten.

XV.

Offerten
an
Rudolph Scheele & Co. in Stettin
am 15. Oktober 1878.

Schiffsbleche guter Glasgower Qualität inkl. Fracht, Assekuranz, die englische Tonne = 2032 Pfd. Zollgewicht zu Lstr. 5 13 s.,

kostet also

netto hier 13,60 *M.* pro 100 kg
oder 136 *M.* pro Tonne.

XVI.

Herren Grau & Eykelskamp,
Barmen.

Barmen, 14. Septembr 1878.

Den Inhalt Ihres Werthen vom 7. ds. berichtete meinem Hause und antwortet dasselbe, es sei unmöglich, die 650 Kisten Knopfbleche, Qualität wie zuletzt von J. Batt & Co. bezogen, abgeben zu können, da Preis $15\frac{1}{2}$ *M.*, $16\frac{1}{2}$ *M.*, $17\frac{1}{4}$ *M.*, ohne Blechkisten, das Aeußerste sei.

Vielleicht wäre es möglich, Ihren Preis

250	275	300	$^{12}/_{18}$"
150	200	300	Kisten
zu 15 *M.*	16 *M.*	17 *M.*	—

ohne Blechkisten, cif. Rotterdam 3 m/d Fl. zu erzielen und bitte es damit zu versuchen.

Freundschaftlichst

Carl Faust.

XVII.

Telegramm aus Unterbarmen, 165, 36 W., den 20./11. 1878, 4 Uhr 40 Min. Nachmittags.

Hüttendirektion Dillingen, Saar.

Früher kosteten englische 300 täfliche Knopfbleche bis zu 38 *M.* franko Rotterdam, heute kann man zu $17\frac{1}{2}$ *M.* und auch noch billiger ankommen. Fracht von Rotterdam circa 75 ₰ pro Kiste.

Grau. Eykelskamp.

XVIII.

Herren Grau & Eykelskamp,
hier.

Barmen, 2. Oktober 1878.

Soeben, spät Abends, trifft noch eine Zuschrift meines Londoner Hauses ein, daß Weißbleche im Steigen begriffen wären und solle ich deshalb die 200 Kisten JC^{L} und JC^{L} DB. Koke $16\frac{1}{2}$ *M.* cif. Rotterdam 3 m/d Accept nicht mehr fest anstellen. Da dieses, bei solch außergewöhnlich billigem Preise nicht zu verwundern ist, so wollte ich nicht säumen, Sie darauf aufmerksam zu machen. Falls Sie diese 200 Kisten dazu noch nehmen wollen, so bin ich erbötig, es mit sofortiger Depesche zu versuchen, sie Ihnen noch zu sichern, wobei Sie doch nichts riskiren können.

Freundschaftlichst

Carl Faust.

XIX.

Carl Faust, Barmen.

Weißblech-Preisliste
von
Hughes & Gold, Metall-Großhandlung, London EC, 7. St. Peters Alley, Gracechurch Street.

Ohne Verbindlichkeit.
Preise in Mark Netto cif Rotterdam 3 M.-Accept.
Bei Posten von 200 Kisten 25 ₰ pro Kiste billiger.

Englische Weißbleche in deutschen Formaten und Gewichten.

			Preise in Mark.		Preis für die Kiste.	
Zeichen	Tafelzahl.	Größe mm.	Netto Kilo.	Koke.	Charcoal.	Charcoal. Druckblech.
JC $^4/_L$	225	264 × 379	36	$16\frac{1}{4}$	20	—
JC $^3/_L$	—	—	40	17	$20\frac{1}{4}$	—
JC $^2/_L$	—	—	44	$17\frac{1}{4}$	$20\frac{3}{4}$	—
JC ^{L}	—	—	51	$17\frac{1}{2}$	$21\frac{1}{4}$	—
JC	—	—	58	$18\frac{1}{4}$	$21\frac{3}{4}$	—
JX	—	—	67	22	26	—
JXX	—	—	$76\frac{1}{2}$	26	31	—
J $^3/_x$	—	—	$81\frac{1}{2}$	30	36	—
J $^4/_x$	—	—	94	34	41	—
J $^5/_x$	—	—	103	38	46	—
J $^6/_x$	—	—	$112\frac{1}{2}$	42	50	—
J $^7/_x$	—	—	122	46	54	—
P	—	—	47	$17\frac{1}{4}$	$20\frac{3}{4}$	—
DB	112	379 × 528	—	Gleicher Preis wie 264 × 379 mm.		
DL	—	264 × 758	—	$\frac{1}{2}$ *M.* extra pro Kiste		
DDB	56	528 × 758	—	1 " " " "		

Zeichen.	Tafelzahl.	Größe mm.	Netto Kilo.	Preis für die Kiste. Best-Koke.	Preis für die Kiste. Best-Charcoal
S	100	325 × 433	$47\frac{1}{2}$	ℳ $16\frac{1}{2}$	$20\frac{1}{4}$
SS	—	—	56	" 21	$24\frac{1}{2}$
3/S	—	—	65	" 25	29
4/S	—	—	75	" 29	$33\frac{1}{2}$
5/S	—	—	$84\frac{1}{2}$	" 33	38
6/S	—	—	$93\frac{1}{2}$	" 37	$42\frac{1}{2}$
7/S	—	—	103	" 41	47
8/S	—	—	$112\frac{1}{2}$	" 45	$51\frac{1}{2}$
9/S	—	—	122	" 49	56
10/S	—	—	131	" 53	$60\frac{1}{2}$
DB	50	433 × 650	1 pro Kiste extra.		
DL	50	325 × 866			

W von JC bis $JC^4/_1$ inkl. 2 ℳ billiger pro Kiste von JX aufwärts und S aufwärts 3 ℳ billiger pro Kiste
T Mattbleche, englisches Halbmatt in Koke $\frac{1}{2}$ ℳ billiger pro Kiste als Glanzblech.
in Best-Koke 1 " " " " " "
in Charcoal 2 " " " " " "

XX.

Preisliste von C. E. Muller.

Middlesbro'-on-tees, 25. Oktober 1878.

Diskonto $2\frac{1}{2}$ pCt.

Cleveland Stangeneisen ꝛc.	Preis pro Tonne cif. Geestemünde von Lstr.	s.	d.	bis Lstr.	s.	d.	Cleveland Bleche ꝛc.	Preis pro Tonne cif. Geestemünde Lstr.	s.	d.
Stabeisen (crown) Common . . .	6	—	—	6	5	—	Schiffs- u. Reservoirbleche v. 6 Lstr. 12 s 6 d	6	17	6
do. Best	6	10	—	6	15	—	do. do. unter $\frac{1}{4}''$ bis $\frac{3}{16}''$ stark	7	5	—
do. Best Best	7	10	—	7	15	—	do. do. " $\frac{3}{16}''$ " $\frac{1}{8}''$ "	7	15	—
Winkeleisen	6	2	6	6	7	6	Schwarzbleche Nr. 12 " Nr. 18 "	8	10	—
do. Best	6	12	6	6	17	6	Mastbleche	7	5	—
Bulbeisen	6	2	6	6	17	6	Kesselbleche Best	7	15	—
T Eisen	7	10	—	8	10	—	do. Best Best	10	5	—
Nageleisen (Schnitteisen)							Riffelbleche	8	5	—
Bandeisen							Staffordshire Eisen.	f. o. b. Hull.		
Leichte Schienen							Stabeisen (crown) B.B.H. Lstr. R.D. &R.H.			
Schwere do.							Bleche (crown) best do. " do. do.			
Rohschienen (Puddled Bars) . . .							Bandeisen do. " do. do.			

Frage 8:

Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

In der Beziehung habe ich bereits die Zahlen in den Tabellen VIII. bis XII. angegeben.

Frage 9:

Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Wir haben uns in Blechen eigentlich seither nicht um die acquits bekümmert, bis uns ein Pariser Haus offerirte, Bleche, die wir nach unserer Hochofenanlage in Frankreich, zur weiteren Konstruktion von Kesseln transportiren wollten, ohne Eingangszoll nach Frankreich einzuführen. Ebenso wurde ich darauf aufmerksam gemacht, daß von einem Hüttenwerke in Lothringen Stahlbleche und schon halb zu Schippen vorbereitete Bleche ebenfalls gegen admission temporaire zollfrei nach Frankreich importirt wurden. Indem ich diese Sache bei Gelegenheit der Pariser Ausstellung näher verfolgte, entdeckte ich, daß nicht die Hüttenwerke, resp. die Fabrikanten selbst das Geschäft mit den acquits machen, sondern daß die Pariser Händler sich der letzteren bedienen, um an der einen Grenze alle möglichen Eisenfabrikate, auch Draht, frei einzuführen und an einer ganz anderen Stelle die verschiedensten Produkte, z. B. Bleibleche, Stahlwaaren, verzinnte und emaillirte Geschirre, Kasserollen und Pfannen, die mit Draht umzogen sind, auszuführen.

Nun entstand für mich die Frage, worin denn hier der Nutzen stecke, und ich ermittelte, daß der Pariser Händler mit der Bescheinigung über den vollzogenen Export den acquit für den Eingangszoll auslöst. Der Händler hat daher den Betrag des Zolles an der importirten Waare gewonnen, da er diese um den Betrag des Eingangszolles theurer in Frankreich verkaufen kann. Diesen Vortheil benutzt er, um die für den Export bestimmte Waare, mit der er auf unserem Markte konkurrirt, billiger zu offeriren. Wenn ich danach meine Meinung abgeben soll, so scheint diese Art des Verfahrens

nicht im Geiste der französischen Bestimmungen zu liegen. Ob es den Händlern so leicht wird, dieselben zu umgehen, weiß ich nicht.

Herr **Huber:** In der gedruckten Statistik, die Ihnen mitgetheilt worden ist, sind für eine Reihe von Jahren die Sorten und Qualitäten, die mit acquits eingeführt und ausgeführt worden sind, angegeben. Darunter kommt auch Weißblech vor. Sie würden nicht in der Lage sein, ein Urtheil darüber abzugeben, ob diese Angaben richtig sind?

Herr **Schaeffner:** Es hat mich diese Sache so frappirt, weil sie mir neu war. Uebrigens erklärte man mir, daß ein derartiges Geschäft einen schönen Ueberschuß abwerfe. Ich halte ein solches Verfahren für unmoralisch, wenn ich auch zugeben muß, daß nach jenen Erfahrungen alle möglichen Import- und Exportgeschäfte sich derart vollziehen lassen.

Herr **Stumm:** Es geht also aus den Aeußerungen, welche diese Leute gemacht haben, hervor, daß die Gegenstände, welche nach Frankreich eingeführt werden, nicht zu denselben Gegenständen weiter verarbeitet werden, die aus Frankreich wieder ausgeführt werden?

Herr **Schaeffner:** Gewiß, das ist richtig.

Herr **Huber:** Sie sind mit diesem Verkehr im Detail nicht so bewandert?

Herr **Schaeffner:** Nein, nicht über die gemachten Mittheilungen hinaus.

Herr **Huber:** Wir haben Ihnen auch die Vorschriften mitgetheilt, die in Frankreich hinsichtlich der acquits bestehen, darüber können Sie keine Mittheilung machen, ob sie eingehalten werden oder nicht?

Herr **Schaeffner:** Nein. Aber diese Art scheint mir doch nicht im Geiste der Gesetzgebung Frankreichs zu liegen; denn es werden „Stahl"-Schippen, die nur halb geschmiedet sind, eingeführt und dagegen „Stahl"-Scheeren, oder andere „Stahl"-Waaren ausgeführt, die aus dem ersteren nicht hergestellt sind.

Herr **Stumm:** Die Hauptsache würde sein, ob der Mann zugegeben hat, daß die Exportwaaren auf Grund dieser admissions temporaires von einem anderen Ort ausgeführt werden, als der Ort, wohin die Schippen eingeführt sind.

Herr **Schaeffner:** Jawohl! Er geht z. B. nach Metz und führt dort nach Frankreich Bleche aus; es scheint, daß dagegen andere Waaren über die Schweiz hinausgehen. Der Draht geht über die luxemburg-belgische Grenze nach Frankreich ein; dort gehen Waaren eben geschilderter Art nicht aus, sondern es werden Fabrikate aus den Vogesen dafür exportirt.

Herr **Huber:** Das wäre gegen die bestehenden Vorschriften, nach welchen blos für Roheisen die Identität nicht verlangt wird. Für anderes Eisen, d. h. Stabeisen, Blech, Draht 2c. besteht die Vorschrift, daß das zu verarbeitende Material in die Fabrik des Exporteurs gebracht werden muß.

Herr **Schaeffner:** Davon habe ich mich überzeugt, daß die Pariser Händler ihre derartigen Geschäfte so machen, wie ich es dargelegt habe.

Frage 10:

> Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Die Konkurrenz des Auslandes wird ja dadurch begünstigt, weil sie bei uns keinen Zoll bezahlt, während wir wegen Zollschutzes nicht nach dem Auslande können.

Herr **Huber:** Hier ist die Frage nach „vorübergehenden" Verhältnissen.

Herr **Schaeffner:** Es ist allerdings unser Wunsch, daß diese Zollverhältnisse nur vorübergehend bleiben.

Herr **v. Schloer:** Liegt es nicht auch in sonstigen Verhältnissen?

Herr **Schaeffner:** Ich wüßte keine. Ich habe heute Morgen den Simon'schen Bericht von England bekommen, woraus ich sehe, daß die englischen Bahnen zusammengetreten sind und beschlossen haben, der englischen leidenden Eisenindustrie 7 pCt. als Frachtermäßigung zu geben.

Frage 11:

> Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt.

Ich glaube, es ist meine Pflicht, dankend anzuerkennen, daß wir bei der Marine mit unsern Blechlieferungen insofern gegen England unterstützt sind, als wir zu theureren Preisen doch den Vorzug bekommen haben.

Was unseren Vertrag mit der Marine in Betreff der Panzerplatten betrifft, so hat es einen harten Kampf gekostet, bis die Kaiserliche Marine sich endlich entschloß, mit unseren Panzerplatten einen Versuch zu machen; sie wollte sich zu keiner Preisfestsetzung verstehen, während wir uns ohne Garantie nicht auf Herstellung der erforderlichen Einrichtungen einlassen konnten. Hiergegen brachte die Marine zur Geltung, daß England die Panzer billiger anbieten würde, sobald es dort zur Kenntniß kommen würde, daß ein deutsches Werk Panzerplatten mache. Hierauf mußten wir erwidern: dann wollen sie eben kein deutsches Fabrikat für die Marine haben.

Die Engländer können deshalb so billig liefern, weil sie sich aus den langjährigen, zu hohen Preisen gemachten Lieferungen Reservefonds gebildet haben und deshalb Preise machen können, zu denen wir unmöglich fabriziren können. Schließlich hat man uns nicht die englischen Preise bewilligt, sondern nur diejenigen, welche die englische Marine an die englischen Fabrikanten bezahlt.

Frage 12:

> In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Wenn die Regierung uns diese Begünstigungen nicht statuirt hätte, so würde das Ausland das übernehmen, was wir heute liefern.

Frage 13:

> Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Es scheint dies der Fall zu sein, da z. B. in England mit einem Male die sämmtlichen Frachttarife um 7 pCt. heruntergesetzt sind, und so mag es noch manche Gebiete geben, auf denen der ausländischen Konkurrenz Vortheile eingeräumt werden können.

Frage 14:

> In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Meine Herren, die Bilanz des letzten Jahres hat bei uns erwiesen, daß wir es kaum können, ohne Schaden zu machen. Ich möchte noch einmal darauf aufmerksam machen, daß wir unmöglich weiter mit den Verkaufspreisen herunter gehen können, trotzdem wir keine Zinsen und Amortisation zu berechnen haben; es ist in Bezug auf Weißblech ebenso wie auf Schwarzblech, es wird nichts verdient.

Frage 15:

> Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktions-

kosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Ich kann wohl sagen, daß die Anwendung aller Erfindungen in der Neuzeit von uns eingeführt worden ist, um die Qualität zu verbessern und billiger zu fabriziren und das Fabrikationsquantum zu verstärken. Wir haben viele neue Einrichtungen, z. B. für das Schweißen von Schwarzblech angewandt, wir haben die Verzinnung mit Walzen eingerichtet und dergleichen mehr, so daß ich wohl glauben darf, daß wir wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt haben. Ob wir nun noch weiter unsere Produktionskosten vermindern, hängt davon ab, was erfunden wird. Wir behalten die Verbesserungen in unserer Industrie fortwährend sorgsam im Auge, und ich kann bei unserer finanziellen Lage keinen Grund angeben, weshalb wir etwas Besseres, das wir gefunden, nicht hätten einführen sollen.

Frage 16:

Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

Wir haben zum Theil Sachen, welche das Ausland von uns bekommen hat, und haben uns auch wieder das Gute angeeignet, was wir vom Auslande hörten.

Frage 17:

Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Ich möchte nicht sagen, daß die Zollermäßigungen auf unsere Selbstkosten einen Einfluß geübt haben; die Löhne sind allerdings heruntergegangen, sonst wüßte ich keinen günstigen Einfluß.

Frage 18:

Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Das muß ich verneinen; die nach dieser Richtung an den Fortfall der Zölle, namentlich des Roheisenzolls, geknüpften Erwartungen sind vollständig getäuscht.

Frage 19:

Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Nach unserer Meinung würde ein Aufschwung unserer Industrie, wenn die Zollfreiheit bestehen bliebe, nur dem Auslande zu Gute kommen.

Vorsitzender: Die Frage lautet aber dahin: „in der deutschen Industrie", nicht in der Eisenindustrie. Wenn z. B. in der Textilindustrie ein Aufschwung stattfände, würde das einen Eindruck auf die Eisenindustrie machen?

Herr **Schaeffner**: Der Aufschwung in anderen Industrien würde freilich einen regeren Verkehr hervorrufen, denn wenn beispielsweise die Textilindustrie besser ginge, so würden mehr Maschinen und Dampfkessel gebraucht. Insofern sich somit dieser Aufschwung auch auf die Eisenindustrie erstrecken sollte, würde, wie ich bereits bemerkt, ein solcher nur dem Auslande zugute kommen.

Vorsitzender: Würde das nur zum Nutzen der ausländischen Konkurrenz geschehen können? Würde die inländische oder die ausländische Konkurrenz den Vortheil davon haben? Das ist die Frage.

Herr **Huber**: Würden Sie glauben, daß, um bei dem Beispiel zu bleiben, diese Dampfkessel von Ihnen bezogen werden würden oder etwa aus England?

Herr **Schaeffner**: Ich habe es so verstanden, daß wenn die Textilindustrie sich verbessert, so würde auch Aussicht auf größeren Konsum in unseren Artikeln sein, indessen würde, bei fortbestehender Zollfreiheit, unsere Lage sich nicht bessern.

Vorsitzender: Es ist die Frage, ob Sie das bekommen würden, oder ob die ausländische Konkurrenz nicht den Vortheil davon haben würde?

Herr **Schaeffner**: Die ausländische würde nur dann Vortheil davon haben, wenn wir ungeschützt gegen das Ausland bleiben.

Herr **Stumm**: Wenn in Deutschland ein allgemeiner Aufschwung in Gewerbe und Industrie stattfindet, würden Sie nicht fürchten, daß die Kohlenlöhne und Frachten derartig in die Höhe gehen würden, daß Sie dann Ihre Selbstkosten auf eine Höhe geschraubt sähen, die Sie dann mit dem Auslande nicht mehr konkurriren ließe?

Herr **Schaeffner**: Ja wohl! Und wenn es für uns überhaupt gut werden sollte, so würde nur die Wiedererrichtung der Eisenzölle dies herbeiführen können.

Herr **v. Schloer**: Wenn die heutigen Verhältnisse fortbestehen, wenn also eine vollständige Einfuhrfreiheit für Eisen, Blei ꝛc. stattfindet, die übrige Industrie aber einen wesentlichen Aufschwung nimmt, also eine größere Konsumtion an Kohlen, an Eisen ꝛc. eintritt, würde durch dieses Höhergehen der inländischen Industrie, ausgenommen die Eisenindustrie, die inländische Eisenproduktion gewinnen oder würde sie verlieren?

Herr **Schaeffner**: Nein, entschieden würde das dem Auslande günstigere Verhältnisse bieten. Da es bereits heute konkurrirt, würde es dann um so mehr konkurriren können.

Vorsitzender: Ist zu diesem Abschnitt noch eine Bemerkung zu machen?

Wir gehen über zu

III.

Die deutsche Eisenindustrie auf auswärtigem Markte und der Einfluß ausländischer Zollsätze.

Frage 1:

Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

Herr **Schaeffner**: Es sind allerdings Bleche nach Holland exportirt worden zum Bau von Brücken. Dann ist von der Concordiahütte etwas nach Schweden und Kopenhagen exportirt. Wir haben uns absichtlich nicht darauf eingelassen, weil die Preise so standen, daß nichts zu verdienen war; andererseits aber konnten wir die Konkurrenz nicht machen, weil sie am Wasser liegen und also Schiffgelegenheit den Rhein hinunter haben.

Nach Rußland war uns ein Antrag für einen größeren Export gestellt worden. Indeß die russischen Verhältnisse sind der Art, daß ich, an der Spitze einer Aktiengesellschaft stehend, mich nicht so leicht auf einen direkten Verkehr einlassen konnte, wie ein Privatmann.

Vorsitzender: Die 2. Frage:

Nach welchen Gegenden, in welchen Produkten und Quantitäten ist dies der Fall?

ist hiermit auch gleich beantwortet.

Herr **Schaeffner**: Ich möchte nur, um nichts zu verschweigen, noch sagen, das wir dagegen Bleche für russische Maschinen, die Hentschel in Berlin gemacht hat, geliefert haben. Ebenso hat Italien allmählich angefangen, sich deutsche Lokomotiven anzuschaffen. Auch dafür haben wir Bleche geliefert.

Vorsitzender: Das ist kein direkter Export für Sie, sondern Sie lieferten das nur indirekt?

Herr **Schaeffner**: Ja!

Herr **Stumm**: Warum liefern Sie nicht nach Frankreich?

Herr **Schaeffner**: Nach Frankreich können wir nirgends hin konkuriren in Folge des hohen dortigen Zollschutzes, es sei denn für unsere Artikel mit Hilfe der acquits. Wenn der hohe Schutzzoll nicht wäre, so würde es uns wohl möglich sein.

Vorsitzender: Damit würde Frage 3:

In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen?

auch erledigt sein. Sie exportiren ja überhaupt nicht, haben auch früher nicht exportirt, nicht wahr?

Herr **Schaeffner**: Nein.

Frage 4:

Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der dortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

Wir haben uns, wie ich bereits vorher zu bemerken die Ehre hatte, eigentlich weniger um den Export bekümmert. Ich weiß nur, daß man nach englischen Kolonien Schwarzbleche haben wollte. Es war eine neue Erfindung gemacht worden, wonach die stark verzinnten Bleche, wie wir sie herstellen, marmorirt wurden für Gegenstände, die im Oriente Absatz fanden. Man wollte uns den Auftrag geben, hat aber verlangt, daß der englische Stempel darauf kommen sollte, was wir verweigerten. Im Uebrigen schützen alle benachbarten konkurrirenden Staaten schon von selbst durch Zollschranken gegen das Eindringen fremder Waaren.

Frage 5:

Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Da wir, wie ich mehrfach erwähnt habe, bei dem Export fast gar nicht betheiligt sind, so habe ich zu dieser Frage nichts anzuführen.

Frage 6:

Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden?

Vorsitzender: Das ist eine Frage, die Sie weniger interessirt.

Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Herr **Schaeffner**: Ich glaube, daß wir zunächst in Frankreich Absatz finden würden, wenn der Zoll fiele und daselbst der Freihandel so herrschte wie bei uns.

Frage 8:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Ich wüßte keine Verkehrserleichterungen, die so stark einwirken würden, daß sie das Fortbestehen der Zollfreiheit ausgleichen könnten.

Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

Ich wüßte dem, was ich vorhin gesagt habe, nichts hinzuzufügen. Doch, es fällt mir ein, was ich vorhin zu präzisiren vergessen habe, nämlich das merkwürdige Verhältniß in Bezug auf die acquits insofern, als Einer an der einen Grenze die Einfuhr, der Andere an der anderen Grenze die Ausfuhr besorgt und Beide sich den durch die acquits erzielten Nutzen theilen.

Herr **Stumm**: Würden Sie aber nicht, wenn Sie nicht davor zurückschreckten, an einem Betruge theilzunehmen, doch Bleche nach Frankreich verkaufen können?

Herr **Schaeffner**: Dann jedenfalls. Würde der Zollschutz wegfallen, dann würden wir auch mit Nutzen nach Frankreich verkaufen können. In Frankreich sind die Bleche theurer als in England.

Frage 10:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

Ich möchte von unsern Nachbarwerken in Frankreich sagen, daß dieselben, da sie noch günstiger arbeiten können, uns in Saarbrücken Konkurrenz machen im Ankauf von Kohlen und Koks. Wir hätten im vorigen Jahre noch gern Fettgries gehabt zum Puddeln, aber wir konnten ihn nicht bekommen, weil die daraus bereiteten Koks fast alle nach dem Auslande gehen.

Vorsitzender: Ist zu dem Abschnitt noch eine Bemerkung zu machen?

Wir können zum IV. Abschnitt:

Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie

übergehen.

Frage 1:

Erfordert die Forterxistenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Herr **Schaeffner**: Ja.

Frage 2:

Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Nein.

Frage 3:

Wie hoch müssen anderenfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Ich würde beantragen, auf Roheisen 50 ₰, Bleche von Eisen und Stahl von und über 3 mm 1,25 ℳ, unter 3 mm 2 ℳ, polirte und gefirnißte Bleche 2,50 ℳ, Weißbleche, Schwarzbleche verzinnt, verbleit und verzinkt 3 ℳ, ordinäre Blechwaaren 2,50 ℳ, dieselben verzinnt, verzinkt oder emaillirt 4,50 ℳ, Dampfkessel 2 ℳ, Lokomotiven 2 ℳ, Maschinen, größtentheils von Holz, 2 ℳ, Maschinen, größtentheils von Gießereieisen, 3 ℳ, alles pro 50 kg. Das letztere thue ich hauptsächlich auf Wunsch der Dingler'schen Maschinenfabrik, die auch in meinem Rayon liegt und sich an mich gewendet hat, um das hier zur Geltung zu bringen. Diese Fabrik beklagt sich hauptsächlich, daß sie seit Aufhebung der Zölle in ihrer Spezialität, durch die sie sich ausgezeichnet hat, seitens der Schweiz verdrängt worden; sie würde außerordentlich mit dieser Konkurrenz zu kämpfen haben.

Herr **Huber**: Auf dem deutschen Markte werden Sie von der Schweiz verdrängt?

Herr **Schaeffner**: Ja.

Frage 4:

Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:

a) für die Eisenindustrie selbst,

b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

Für die Eisenindustrie würde der Vortheil entstehen, daß sie nicht mehr so billig zu verkaufen brauchte wie heute.

Vorsitzender: Sie würden also glauben, daß die Preise in die Höhe gehen würden?

Herr **Schaeffner:** Ich glaube kaum, daß die Preise sofort in die Höhe gehen würden, aber wir würden ganz sicher sein, daß sie zunächst nicht heruntergehen. So prophetisch möchte ich nicht sein, zu behaupten, daß sie in die Höhe gehen, aber ein Stillstand im Heruntergehen würde eintreten. Diese Ansicht haben wir Alle. Ich bin der Meinung, daß der Handel, die Transportinteressenten und Konsumenten ein großes Interesse daran haben, daß sich die Großindustrie in glücklicherer Situation befinde. Was die Konsumenten anlangt, so möchte ich gerade ein Gewicht auf Weißblech legen. Durch die große Konkurrenz haben sie gerade nichts gewonnen, denn sie haben dadurch gelernt, sich mit schlechten Blechen zufrieden zu geben, was sie früher nicht nöthig hatten, weil früher nicht so schlecht gearbeitet wurde wie heute, was ich ja bereits ausgeführt habe.

Vorsitzender: Sind sonst noch Bemerkungen zu der Frage zu machen?

Herr **Schaeffner:** Frage 5:

Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Ich wüßte keine anzugeben, als die vorgeschilderten Frachtverhältnisse. Wir sind jedoch fortwährend im Verkehr mit dem Herrn Handelsminister, der sich ja geneigt zeigt, Abhilfe zu schaffen.

Frage 6.

Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Nein.

V.

Statistik.

Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen und event. welche?

Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

In Bezug auf die Statistik möchte ich doch Einiges sagen. Ich finde in den statistischen Notizen eine kolossale Ausfuhr von Weißblech, die wir uns gar nicht erklären können.

Herr **Huber:** Ich kann Ihnen die Erklärung vielleicht geben. Bei zollfreien Artikeln läßt sich die Einfuhr und Ausfuhr vom Transit nicht trennen. Die Ausfuhr ist allerdings sehr hoch, aber ohne Zweifel kommt auf den Transit ein erheblicher Theil.

Herr **Schaeffner:** Ich möchte die Worte des Herrn Geheimraths noch ergänzen. Ich bin in Stettin gewesen gerade in dem Augenblick, wo unsere Bleche, welche über Holland geschickt waren, wieder in Stettin eingingen. Ich fragte, ob das notirt wird, und es wurde mir verneint.

Herr **Huber:** Werden Waaren mit Benutzung des Auslands nach dem Inland unter Begleitschein-Kontrole versendet, so werden sie entweder überhaupt nicht, oder sowohl bei der Ausfuhr als Einfuhr notirt.

Bei zollfreien Artikeln liegt aber kein Anlaß vor, bei der Ausfuhr einen Begleitschein zu lösen.

Nach der Angabe verschiedener Herren, die wir vernommen haben, werden große Quantitäten über Holland und Belgien nach dem Osten Deutschlands versendet. Diese Einfuhren werden in den Ostseehäfen als Einfuhr vom Ausland behandelt. Unter ihnen sind also beträchtliche Mengen deutschen Fabrikats, sie erscheinen aber in der offiziellen Statistik als Einfuhr vom Ausland.

Herr **Schaeffner:** Ich habe die Details bezüglich der Begleitscheine nicht im Kopf, aber die Zahlen der Ausfuhr waren mir so unerhört vorgekommen, daß ich mich in Stettin danach erkundigte. Wenn ich Ihnen nun aber Recht geben müßte, so wäre meine Vermuthung nicht begründet.

Ich meinte aber, wenn in Emmerich der Begleitschein ausgestellt und das ausgeführte Quantum dort eingetragen wird, daß dann, sobald das Schiff nach Stettin kommt, nach der mir dort gegebenen Antwort, kein Hahn darnach kräht, es zu notiren, daß es wieder hereingekommen ist.

Herr **Stumm:** Ich möchte nur bemerken, solange der Herr Sachverständige uns nicht nachweisen kann, daß dieses Blech bei der Durchfuhr durch Holland als Ausfuhr gerechnet ist, so lange ist allerdings auch ein Irrthum der statistischen Tabellen nicht nachgewiesen.

(Schluß 4 Uhr 20 Minuten.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Vierunddreißigste Vernehmung

am

25. November 1878

(Vormittag 10 Uhr).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender,
" Königl. bayr. Staatsrath von Schloer,
" Geh. Oberregierungsrath Huber,
" Geh. Kommerzienrath Stumm,
" H. H. Meier,
" Geh. Bergrath Dr. Wedding,

Sachverständiger: Herr Geh. Regierungsrath Rennen aus Köln.

(Fragebogen C.)

Vorsitzender: Herr Geh. Regierungsrath Rennen ist Direktor der Rheinischen Eisenbahn zu Köln und wird die Güte haben, uns die Fragen im Fragebogen C., für Konsumenten von Eisen und Eisenfabrikaten, zu beantworten.

Frage 1:

> Welche Preise bezahlt man im Inlande gegenwärtig für die wichtigsten Erzeugnisse der Eisenindustrie, welche Sie verwenden?

Herr **Rennen:** Ich habe darüber Verzeichnisse aufstellen lassen, welche die Jahre rückwärts von 1878 bis 1869 umfassen. Dieselben beziehen sich gleichzeitig auf Frage 2. Das Verzeichniß A. enthält die bezogenen Eisen- und Stahlmaterialien und das Verzeichniß B. die Betriebsmaterialien in den wesentlichsten Positionen

(Die hierher gehörigen Tabellen siehe umstehend.)

Vorsitzender: Sie würden wohl wünschen, daß dieselben abgedruckt werden?

Herr **Rennen:** Ja, ich würde es Ihnen anheim geben, diese beiden Verzeichnisse, welche vollständig die Preise der sämmtlichen wichtigeren Eisen- und Stahl-Materialien, wie solche bei der Rheinischen Bahn im Betriebe und im Bau verwandt wurden, von 1878 rückwärts bis 1869 enthalten, abdrucken zu lassen. Nachgetragen ist hier die letzte Schienensubmission, lieferbar für 1879, die in Beziehung auf Stahlschienen den billigsten Zuschlag zu 142 *M.* nachweist.

Herr **v. Schloer:** Darf ich vielleicht fragen, welches Etablissement diese letzte Lieferung übernommen hat?

Herr **Rennen:** Die Vereinigung von Schienenetablissements hat die billigste inländische Offerte gestellt.

Vorsitzender: Das ist eine deutsche Vereinigung, deren Glieder Ihnen bekannt sind?

Herr **Rennen:** Deren Glieder bekannt sind; wenn ich auch nicht alle kenne, so weiß ich doch, daß die Hauptwerke von Rheinland und Westfalen in dieser Vereinigung vertreten sind.

Vorsitzender: Sie finden keine Bedrängniß der Eisenbahnverwaltungen dadurch, daß die Schienenlieferanten sich vereinigt haben?

Herr **Rennen:** Zur Zeit nicht. Wir sehen in dieser Vereinigung vielmehr die Folge eines Nothstandes, ich möchte sagen, eine Nothwehr, weniger gegen die vielleicht zu stark gesteigerte innere Konkurrenz, als vielmehr gegen die Konkurrenz des Auslandes, und zwar kann ich das Letztere wohl dadurch nachweisen, daß für diese letzte Offerte Preise von dem Auslande uns gestellt worden waren, die bei weitem billiger sind, als der Preis, für den wir den inländischen Werken den Zuschlag ertheilt haben; es ist darin eine Differenz von 15 *M.* — Von einem belgischen Werke sind uns diese $7^1/_2$ Millionen kg Schienen zum Preise von 127 *M.* angeboten worden, während das deutsche Angebot 145 *M.* betrug und wir für 142 *M.* den deutschen Werken den Zuschlag ertheilten.

Vorsitzender: Sie finden aber keine Schädigung darin, daß Sie den höheren Preis bezahlt haben?

Herr **Rennen:** Wir zahlten noch in diesem Jahre 152 *M.*, das waren bis zur Submission im November dieses Jahres die billigsten Preise für Stahlschienen. Wenn wir

A. Zusammenstellung der in den Jahren 1869 bis

Nummer.	Bezeichnung des Materials.	1869.			1870.			1871.			1872.			1873.		
		Bezogenes Quantum	Durchschnittspreis pro 1 000 kg		Bezogenes Quantum	Durchschnittspreis pro 1 000 kg		Bezogenes Quantum	Durchschnittspreis pro 1 000 kg		Bezogenes Quantum	Durchschnittspreis pro 1 000 kg		Bezogenes Quantum	Durchschnittspreis pro 1 000 kg	
		kg	M.	₰	kg	M.	₰	kg	M.	₰	kg	M.	₰	kg	M.	₰
	I. Oberbau-Materialien.															
	Sämmtlich aus dem Inlande bezogen.															
1	Eiserne Schienen	3 543 755	192	—	4 473 160	204	—	5 210 669	204	—	2 208 060	204	—	—	—	—
2	Stahlschienen	1 126 567	270	—	3 737 465	250	20	2 278 312	262	40	10 461 207	268	—	15 206 276	383	45
3	Zungenschienen von Puddelstahl u. Bessemer Stahl	—	—	—	256 959	245	60	254 102	264	—	561 372	268	40	426 382	494	40
4	Unterlagsplatten	35 066	206	55	43 487	198	90	241 692	219	30	123 062	248	30	71 910	408	—
5	Seitenlaschen, leichte . .	120 526	179	50	323 366	190	—	499 912	186	—	447 281	195	40	172 396	246	—
														84 556	390	—
6	Seitenlaschen, schwere . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	251 025	348	—
7	Laschenbolzen	41 786	306	—	109 880	329	—	138 015	336	—	162 238	400	20	204 596	446	60
8	Fixirungsplättchen . . .	—	—	—	—	—	—	6 154	590	—	16 378	500	—	14 456	441	—
9	Hacknägel	79 510	266	—	124 703	286	—	221 902	298	—	229 865	317	—	391 946	505	—
10	Schwellenschrauben . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 165	560	—
11	Eiserne Langschwellen . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Eiserne Querschwellen . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Hartgußherzstücke. . . .	101 000	240	—	234 000	280	80	403 000	264	—	459 000	264	—	315 065	348	—
14	Weichenplatten	—	—	—	135 351	234		197 902	242	—	99 351	248	—	390 360	324	—
15	Ergänzungsplatten . . .	—	—	—	—	—	—	13 175	330	—	6 326	336	—	13 797	336	—
	II. Werkstätten-Materialien.															
1	Bufferhülsen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Bremsklötze	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 500	1 245	—	1 350	1 148	—
3	Eisenband	7 696	216	—	11 966	219	—	4 507	213	—	8 800	246	—	16 552	396	—
4	Eisenbleche	114 488	240	—	130 524	252	—	107 363	296	—	108 751	384	—	94 778	504	—
5	Eisendraht	6 272	259	—	7 405	286	—	26 750	292	—	12 879	325	—	4 887	585	—
6	Muttereisen	3 568	226	—	8 535	228	—	5 989	238	—	12 315	333	—	791	417	—
7	Façoneisen	715	450	—	6 382	397	—	3 888	450	—	—	—	—	—	—	—
8	Nieteisen	—	—	—	—	—	—	5 998	233	—	4 266	281	—	6 967	434	—
9	Gießereiroheisen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200 325	145	—	272 713	160	—
01	Roststabeisen	53 471	171	50	38 494	180	—	47 886	204	—	49 403	225	—	80 723	348	—
11	Stabeisen	314 124	180	—	379 289	183	—	410 190	187	50	601 039	236	—	686 248	348	—
12	Gußwaaren (Lagerkasten) .	223 256	161	—	298 148	171	—	310 304	192	—	13 677	233	—	—	—	—
13	Winkeleisen	63 279	192	—	50 553	207	—	27 324	222	—	47 860	246	—	42 445	384	—
14	Federstahl	24 819	380	—	30 454	360	—	54 251	390	—	40 843	390	—	58 590	540	—
15	Feilen	14 881	1 312	—	15 132	1 476	—	11 970	1 191	—	23 314	1 949	—	25 888	2 029	—
16	Gasröhren.	29 774	245	—	28 006	237	—	30 050	253	—	45 075	377	—	67 088	544	—
17	Muttern	1 680	812	—	1 354	973	—	1 995	1 040	—	4 053	1 110	—	9 754	1 468	—
18	Nieten	7 036	424	—	15 738	369	—	6 353	475	—	19 650	507	—	10 886	642	—
19	Schraubenbolzen	—	—	—	—	—	—	3 600	510	—	22 891	636		18 983	605	—
20	Sieteröhren, eiserne neue .	18 900	816	—	27 660	790	—	54 780	784	—	51 000	892	—	48 756	1 112	—
21	Stahl, deutscher	503	540	—	1 820	551	—	2 406	478	—	6 089	603	—	5 803	720	—
22	Werkzeugstahl (Gußstahl) .	14 934	1 007	—	8 973	1 005	—	9 253	966	—	13 321	1 198	—	18 676	1 190	—
	davon sind bezogen:															
	aus Deutschland	11 930	1 002	—	4 721	981	—	3 098	922	—	7 596	1 290	—	2 560	1 091	—
	" England	186	1 129	—	—	—	—	2 336	783	—	—	—	—	9 383	1 240	—
	" Schweden	2 818	1 022	—	4 252	1 031	—	3 819	1 115	—	5 725	1 074	—	6 733	1 155	—
	" Oesterreich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Zughaken	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

inkl. 1878 bezogenen Eisen- und Stahlmaterialien.

1874.			1875.			1876.			1877.			1878.			
Bezogenes Quantum	Durchschnittspreis pro 1 000 kg		Bezogenes Quantum	Durchschnittspreis pro 1 000 kg		Bezogenes Quantum	Durchschnittspreis pro 1 000 kg		Bezogenes Quantum	Durchschnittspreis pro 1 000 kg		Bezogenes Quantum	Durchschnittspreis pro 1 000 kg		Bemerkungen.
kg	ℳ	₰	kg	ℳ	₰	kg	ℳ	₰	kg	ℳ	₰	kg	ℳ	₰	
5 035 795	205	90	65 594	198	—	—	—	—	—	—	-	—	—	—	
16 226 433	323	—	6 426 673	256	—	7 456 297	168	—	6 854 617	156	60	23 379 132	152	30	Nach letzter Ausschreibung 142.
990 121	309	—	40 743	244	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
53 100	239	—	9 216	186	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Eisenlaschen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Stahllaschen															
2 080 934	272	—	521 153	178	—	335 475	154	50	773 918	124	30	1 852 878	112	—	
336 145	341	—	41 449	300	30	91 101	246	—	81 155	218	—	215 325	193	—	
21 725	341	—	2 865	300	30	11 690	334	—	14 856	301	-	253	316	—	
523 886	346	—	113 734	237	30	133 291	218	—	130 776	218	—	2 730	180	—	
—	—	—	15 470	373	—	125 673	340	50	216 878	298	-	84 561	270	—	
—	—	-	—	—	—	350 259	176	—	526 235	126	—	5 148 000	128	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 494 124	127	—	7 345 000	130	-	
474 240	285	—	46 800	270	—	71 760	240	—	209 560	234	—	130 000	215	—	
222 834	267	—	56 019	237	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
4 880	390	—	2 048	390	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
9 223	258	—	4 881	186	—	8 242	163	-	14 613	141	—	26 780	130	—	Die angegebenen Preise sind Grundpreise.
137 633	312	—	200 607	264	—	150 589	220	—	112 685	200	—	128 936	190	—	
19 220	336	—	32 008	286	—	27 239	250	—	43 965	207	—	135 121	185	-	
28 569	260	—	19 653	186	—	—	—	—	13 945	141	—	5 407	138	—	Die angegebenen Preise sind Grundpreise.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1 175	288	—	—	—	—	3 161	182	—	25 831	161	—	24 640	145	—	
273 340	116	—	44 202	83	—	423 000	78	-	360 300	64	-	400 000	58	—	Zum Theil aus England.
110 475	225	-	153 172	168	—	116 582	148	—	102 848	132	—	83 383	125	—	
1 003 517	240	—	936 079	185	—	926 632	153	—	586 101	140	—	700 000	129	—	
—	—	—	—	—	—	3 360	377	—	81 510	294	—	42 740	198	—	Die pro 1869—1872 angegebenen Quantitäten sind sämmtlich aus Deutschland, und die pro 1876—1878 angegebenen sind sämmtlich aus Belgien bezogen.
54 882	252	--	115 819	186	—	83 281	163	—	104 552	141		142 958	118	—	Die angegebenen Preise sind Grundpreise.
106 877	410	—	107 465	274	—	98 661	235	—	106 073	208	—	150 000	194	80	
23 771	2 070	—	26 463	1 762	—	33 095	1 944	—	17 466	1 333	—	21 200	1 466	—	
112 551	264	—	47 962	240	—	33 447	235	—	14 638	192	—	21 322	184	—	
5 916	1 054	—	5 838	690	—	11 292	798	—	4 105	668	—	11 970	490	—	
33 931	444	—	25 155	401	-	24 639	333	—	11 756	322	—	26 405	276	—	
—	—	—	26 435	440	—	22 603	296	—	—	—	—	—	—	—	
36 072	734	—	78 864	588	—	43 920	529	—	37 380	523	—	21 936	410	—	
7 029	565	—	6 189	510	—	4 618	532	—	6 509	440	—	8 000	410	—	
27 013	1 114	—	15 468	965	—	18 137	1 018	-	4 090	690	—	13 340	1 027	—	
7 778	1 003	—	9 882	876	—	6 200	861	—	3 004	627	—	1 098	823	—	
9 680	1 176	—	2 230	1 140	—	3 385	1 136	—	1 086	865	—	5 155	1 075	—	
9 447	1 139	—	3 256	1 108	-	8 552	1 085	—	—	—	—	6 737	1 010	—	
108	1 361	—	—	—	-	—	—	-	—	—	—	350	1 297	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	-	—	—	-	—	—	—	

B. III. Betriebsmittel-

Laufende Nummer.	Materialien.	1869. Satz resp. Stückzahl.	1869. Gesammtgewicht. kg	1869. Durchschnittspreis pro 1 000 kg. M.	₰	1870. Satz resp. Stückzahl.	1870. Gesammtgewicht. kg	1870. Durchschnittspreis pro 1 000 kg. M.	₰	1871. Satz resp. Stückzahl.	1871. Gesammtgewicht. kg	1871. Durchschnittspreis pro 1 000 kg. M.	₰	1872. Satz resp. Stückzahl.	1872. Gesammtgewicht. kg	1872. Durchschnittspreis pro 1 000 kg. M.	₰	1873. Satz resp. Stückzahl.	1873. Gesammtgewicht. kg	1873. Durchschnittspreis pro 1 000 kg. M.	₰
1	Lokomotiven																				
	a. Gekuppelte Personen- resp. Schnellzug-Lokomotiven . .	16	—	49 350	—	6	—	46 650	—	6	—	46 650	—	12	—	49 800	—	6	—	50 400	–
										7		48 000	—					12		51 900	
										13	—	47 376	92					18		51 400	
	b. Zweifach gekuppelte Güterzug-Lokomotiven .	6	—	45 900	—	4	—	45 900	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	–
	c. Dreifach gekuppelte Güterzug-Lokomotiven .	8	—	52 050	—	6	—	47 925	—	2	—	47 250	—	10	—	49 500	—	4	—	53 100	–
						8		47 250	—	12		47 850	—	15		50 250		8		50 250	
														20		53 100		12		54 000	
																		16		35 500	
						14		47 539	29	14		47 764	29	45		51 350	—	40		53 760	–
	d. Personen-Zug-Tender-Lokomotiven, achträdrig, zweifach gekuppelt . .	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	50 400	—	—	—	—	—	—	—	–	–
	desgl., sechsrädrig, zweifach gekuppelt . .	—	—	—	—	—	—	—	-	—	—	—	-	—	—	—	—	8	—	44 700	–
	e. Bergzug-Tender-Lokomotiven, sechsrädrig, 3fach gekuppelt . . .	—	—	—	—	—	—	—	-	4		40 020	—	—	—	—	—	6	—	42 900	–
	f. Rangir-Tender-Lokomotiven, vierrädrig gekuppelt . .	2	—	40 200	—	—	—	—	—	2	—	39 000	-	2	— (Für Bauzüge.)	21 000	—	2	— (Für Bauzüge.)	21 000	–
	Insgesammt	32	—	48 806	25	24	--	47 043	75	38	—	46 702	11	59	—	50 005	93	74	—	50 440	54
2	Axen mit Rädern zu Lokomotiven																				
	a. Triebaxen mit Rädern . . .	2	5 908^5	1 104	34	6	13 401^5	1 027	27	2	4 512^5	1 249	86	2	6 458	877	98	27	74 304^5	1 143	48
										2	*) 5 750										
	b. Laufaxen mit Rädern . . .	1	1 572^5	906	20	—	—	--	—	2	2 737	887	83	2	3 391	690	06	4	6 713	878	15
										2	*) 1 800										
	c. Tender-Axen mit Rädern .	—	—	-	-	—	—	—	—	6	9 603	674	79	3	4 864^5	666	05	15	24 187^5	754	73
	Insgesammt	3	7 481	1 062	69	6	13 401^5	1 027	27	14	24 402^5	—	—	7	14 713^5	764	59	46	105 305	1 037	27

Materialien.

1874.				1875.				1876.				1877.				1878.				
Satz resp. Stückzahl.	Gesammtgewicht. kg	Durchschnittspreis pro 1 000 kg. ℳ	₰	Satz resp. Stückzahl.	Gesammtgewicht. kg	Durchschnittspreis pro 1 000 kg. ℳ	₰	Satz resp. Stückzahl.	Gesammtgewicht. kg	Durchschnittspreis pro 1 000 kg. ℳ	₰	Satz resp. Stückzahl.	Gesammtgewicht. kg	Durchschnittspreis pro 1 000 kg. ℳ	₰	Satz resp. Stückzahl.	Gesammtgewicht. kg	Durchschnittspreis pro 1 000 kg. ℳ	₰	Bemerkungen.
—	—	—	—	6	—	59 400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	33 400	—	Bezugs-Quelle. Deutschland.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	do.
8	—	55 500	—	16	—	67 800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	35 500	—	do.
8	—	67 800	—																	
—	—	—	—																	
—	—	—	—																	
16	—	61 650																		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Bezugs-Quelle. England.
2	—	44 700	—	—	—	—	—	4	—	36 800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Bezugs-Quelle. Deutschland.
—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	39 900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	do.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	do.
18	—	59 766	66	22	—	65 509	09	10	—	38 660	—	—	—	—	—	17	—	34 511	76	Bezugs-Quelle. Deutschland 289 Stück, England 5 „, Sa. 294 Stück.
4	11 112	971	92	—	—	—	—	3	7 716^{5}	971	94	—	—	—	—	—	—	—	—	* Die resp. Durchschnittspreise konnten nicht angegeben werden, weil für die im Jahre 1871 von Firma Beyer, Peacock & Cie. in Manchester bezogenen 4 Axen mit Rädern, 2 Dampf-Cylinder und 4 Treib- und Kuppelstangen der Gesammtpreis von 562 £ 10 sh. vereinbart worden.
2	3 253	799	26	1	1 695^{5}	884	69	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6	14 365	932	82	1	1 695^{5}	884	69	3	7 716^{5}	971	94	—	—	—	—	—	—	—	—	Bezugs-Quelle. Satz kg: Deutschland 82 = 181 530, England 4 = 7 550, Sa. 86 = 189 080

Laufende Nummer	Materialien	1869. Satz resp. Stückzahl	1869. Gesammtgewicht kg	1869. Durchschnittspreis pro 1 000 kg. M.	1869. Pf.	1870. Satz resp. Stückzahl	1870. Gesammtgewicht kg	1870. Durchschnittspreis pro 1 000 kg. M.	1870. Pf.	1871. Satz resp. Stückzahl	1871. Gesammtgewicht kg	1871. Durchschnittspreis pro 1 000 kg. M.	1871. Pf.	1872. Satz resp. Stückzahl	1872. Gesammtgewicht kg	1872. Durchschnittspreis pro 1 000 kg. M.	1872. Pf.	1873. Satz resp. Stückzahl	1873. Gesammtgewicht kg	1873. Durchschnittspreis pro 1 000 kg. M.	1873. Pf.
	d. Lose Axen (ohne Räder) aus Gußstahl	18	5 610	899	89	1	358^5	900	—	8	$1\,973^5$	871	50	6	1 285	720	–	—	—	—	—
	aus Eisen .	3	665	495	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	e. Lose Räder (ohne Axen .	—	—	—	—	6	$2\,370^5$	600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Bandagen für Lokomotiv- und Tenderräder																				
	aus Gußstahl . .	266	79 183	586	17	230	102 391	496	96	327	109 737	514	85	422	126 647	566	03	110	37 081	599	41
	aus Gußstahl . .	—	—	—	—	—	—	—	—	12	4 774	541	21	—	—	—	–	320	88 864	543	08
	aus Puddelstahl .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	3 158	511	81
	Insgesammt	266	79 183	586	17	230	102 391	496	96	349	114 511	515	95	422	126 647	566	03	442	129 103	558	49
4	Lokomotiv-Cylinder	3	1 513	755	77	3	$1\,446^5$	724	24	4	$3\,145^5$	714	96	10	6 534	969	39	11	8 896	792	25
		6	5 174	417	23	9	6 705	413	03	3	2 650	377	12	1	888	413	74	5	4 526	439	79
		—	—	—	—	—	—	—	—	2	1 900*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Insgesammt	9	6 687	493	83	12	$8\,151^5$	468	26	9	$7\,695^5$	—	—	11	7 422	902	91	16	13 422	673	40
5	Tragfedern für Lokomotiven und Tender .	—	—	—	—	—	—	—	—	50	$1\,575^9$	552	56	10	576	989	58	62	4 860	1 283	95
6	Wagen-Radsätze. I. für Wagen à 10 000 kg Tragfähigkeit																				
	a. Axen und Bandagen von Puddelstahl schmiedeiserne Radscheiben resp. Radsterne	1 444	1 371 800	378	55	186	176 700	353	68	1 252	1 189 400	367	26	3 772	3 583 400	401	50	2 520	2 394 000	544	89
	b. Axen von Puddelstahl, Bandagen von Bessemer-Stahl, schmiedeiserne Radscheiben resp. Radsterne	400	380 000	410	53	1 765	1 676 750	378	09	704	668 800	361	02	483	458 850	438	22	750	712 500	528	77
	c. Axen und Bandagen von Bessemer-Stahl schmiedeiserne Radscheiben resp. Radsterne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	--	Deutschland 424 / 169 England	563 350	451	14	Deutschland 426 / 449 England	831 250	499	—
	d. desgl. mit neu konstruirter seitlicher Bandagen-Befestigung . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	e. Axen von Bessemer-Stahl, Bandagen von Puddelstahl,																				

*) Die Federn, welche als Ersatz für defekte erforderlich sind, werden in der Central-Werkstätte durch Reparatur hergestellt.

1874.				1875.				1876.				1877.				1878.				
Satz resp. Stückzahl.	Gesammtgewicht. kg	Durchschnittspreis pro 1 000 kg. ℳ	₰	Satz resp. Stückzahl.	Gesammtgewicht. kg	Durchschnittspreis pro 1 000 kg. ℳ	₰	Satz resp. Stückzahl.	Gesammtgewicht. kg	Durchschnittspreis pro 1 000 kg. ℳ	₰	Satz resp. Stückzahl.	Gesammtgewicht. kg	Durchschnittspreis pro 1 000 kg. ℳ	₰	Satz resp. Stückzahl.	Gesammtgewicht. kg	Durchschnittspreis pro 1 000 kg. ℳ	₰	Bemerkungen.
13	2 898^{75}	523	98	7	1 932^{5}	484	—	7	1 634	369	20	4	1 093	391	39	2	689^{5}	360	—	Bezugs-Quelle. Stück kg Deutschland 69 = 18 166,^{75}
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Deutschland 6 = 2 370,^{50} 75 = 20 537,^{25}
208	68 507	562	11	383	115 436	350	83	206	64 813	279	36	164	46 348^{5}	217	78	376	110 989^{5}	283	91	
—	—	—	—	—	—	—	—	232	75 838^{75}	390	40	108	35 236^{8}	351	37	52	15 758	315	20	
200	54 100^{5}	342	82	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—		Bezugs-Quelle.
408	122 607^{5}	465	35	383	115 436	350	83	438	140 651^{75}	339	23	272	81 585^{3}	275	47	428	126 659^{5}	287	80	Deutschland St. 2 914 = kg 918 303,^{50} Schweden 724 = 220 471,^{55} 3 638 = 1 138 775,^{05}
3	1 867	900	-	1	806^{5}	650	01	5	4 407	635	63	1	501	690	—	1	501	730	74	
3	2 282	471	95	2	1 719	380	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*cfr. Bemerkung oben.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6	4 149	664	56	3	2 525^{5}	466	37	5	4 407	635	63	1	501	690	—	1	501	730	74	Bezugs-Quelle. Stück. kg Deutschland 42 = 29 617,^{50} Belgien 29 = 23 944,^{00} England 2 = 1 900,^{00} 73 = 55 461,^{50}
—	—	—	—	12	690	1 304	35	6	360	1 333	33	—	—	—	—	—	—	—	—	Stück kg Deutschland 140 = 8 061,^{9} Zu Pos. 6. Sämmtliche Radsätze mit Ausnahme von 169 Sätzen, im Jahre 1872 und von 449 Sätzen im Jahre 1873 geliefert, welche aus England bezogen wurden, sind in Deutschland gefertigt worden.
372	353 400	341	05	89	84 550	341	05	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
372	353 400	424	99	95	90 250	353	68	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	724	687 800	342	97	48	45 600	259	89	104	98 800	245	75	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	50	49 250	292	51	750	738 750	264	64	440 (300 Satz darunter, Anfangs 1879 lieferbar.)	433 400	226	23	

Laufende Nummer.	Materialien.	1869. Satz resp. Stückzahl.	1869. Gesammtgewicht. kg	1869. Durchschnittspreis pro 1 000 kg. M.	1869. ₰	1870. Satz resp. Stückzahl.	1870. Gesammtgewicht. kg	1870. Durchschnittspreis pro 1 000 kg. M.	1870. ₰	1871. Satz resp. Stückzahl.	1871. Gesammtgewicht. kg	1871. Durchschnittspreis pro 1 000 kg. M.	1871. ₰	1872. Satz resp. Stückzahl.	1872. Gesammtgewicht. kg	1872. Durchschnittspreis pro 1 000 kg. M.	1872. ₰	1873. Satz resp. Stückzahl.	1873. Gesammtgewicht. kg	1873. Durchschnittspreis pro 1 000 kg. M.	1873. ₰
	schmiedeiserne Scheibenräder.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	f. Axen von Puddelstahl, Bandagen und Radscheiben aus Einem Stück von Gußstahl . . .	200	190 000	451	58	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	g. Axen aus Tiegelgußstahl, desgl. die Bandagen mit Radscheiben aus Einem Stück .	—	—	—	—	—	—	—	—	60	57 000	505	26	—	—	—	—	—	—	—	—
7	II. für Wagen à 15 000 kg Tragfähigkeit																				
	a. Axen und Bandagen aus Bessemer Stahl, schmiedeiserne Radscheiben .	120	117 360	444	79	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	106	103 668	592	02
	b. Axen von Bessemer Stahl, Bandagen und Radscheiben von Gußstahl aus Einem Stück . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Insgesammt	2 164	2 059 160	394	96	1 951	1 853 450	375	75	2 016	1 915 200	369	18	4 848	4 605 600	411	23	4 251	4 041 418	533	82
	Lose Wagen-Axen (ohne Räder)																				
	aus Puddelstahl .	—	—	—	—	—	—	—	—	189	38 500	384	—	125	25 255	546	72	129	23 637	533	10
	aus Bessemer Stahl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	4 214	480	—	206	43 447	628	97
	Insgesammt	—	—	—	—	—	—	—	—	189	38 500	384	—	145	29 469	537	18	335	67 084	595	19
8	Lose Wagen-Bandagen (ohne Räder).																				
	aus Puddelstahl .	—	—	—	—	—	—	—	—	528	92 455	452	91	417	73 955	612	28	331	65 005	513	29
	aus Bessemer Stahl	—	—	—	—	—	—	—	—	261	48 916	456	96	—	—	—	—	10	1 824	540	—
	Insgesammt	—	—	—	—	—	—	—	—	789	141 371	452	32	417	73 955	612	28	341	66 829	514	02
9	Wagen-Tragfedern.																				
	für Personenwagen	376	30 108	599	89	98	9 065	600	—	444	33 603	612	77	472	31 574	737	06	422	33 005	675	17
	für Güterwagen .	4 236	218 659	451	55	4 860	252 910	422	81	4 790	243 106	450	29	7 300	369 353	487	78	8 470	498 731	526	60
	Insgesammt	4 612	248 767	469	50	4 958	261 975	428	94	5 234	276 709	470	02	7 772	400 927	507	41	8 892	541 736	532	05

1874.				1875.				1876.				1877.				1878.				Bemerkungen.
Satz resp. Stückzahl.	Gesammtgewicht. kg	Durchschnittspreis pro 1 000 kg. ℳ	₰	Satz resp. Stückzahl.	Gesammtgewicht. kg	Durchschnittspreis pro 1 000 kg. ℳ	₰	Satz resp. Stückzahl.	Gesammtgewicht. kg	Durchschnittspreis pro 1 000 kg. ℳ	₰	Satz resp. Stückzahl.	Gesammtgewicht. kg	Durchschnittspreis pro 1 000 kg. ℳ	₰	Satz resp. Stückzahl.	Gesammtgewicht. kg	Durchschnittspreis pro 1 000 kg. ℳ	₰	
—	—	—	—	300	285 000	347	37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
110	107 580	368	10	98	95 844	288	34	162	158 436	288	34	200	195 600	255	62	50	48 900	221	88	
104	101 712	460	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Bezugs-Quelle.
958	916 092	389	83	1 306	1 243 444	340	41	260	253 286	283	67	1 054	1 033 150	259	70	490	482 300	225	79	Deutschland Stück. kg 18 680 = 17 816 017 England 618 = 587 083 Sa. 19 298 = 18 403 100
96	19 506	479	54	1	205	432	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
215	46 212	507	91	258	53 431	324	72	663	132 593	265	71	400	70 568	234	35	501	99 438	194	58	
311	65 718	499	49	259	53 636	325	13	663	132 593	265	71	400	70 568	234	35	501	99 438	194	58	Bezugs-Quelle. Deutsch- St. kg land 2 803 = 577 006
62	9 303	560	69	337	55 545	300	42	173	30 017	277	27	204	35 848	239	95	100	19 197	207	57	
109	22 473	385	43	111	17 577	372	—	502	104 713	231	04	445	91 144	230	32	964	203 702	205	36	
171	31 776	436	73	448	73 122	317	62	675	134 730	243	57	649	126 992	233	04	1 064	222 899	205	55	Bezugs-Quelle. Deutsch- St. kg land 4 554 = 871 674
60	5 234	580	05	368	28 231	466	09	172	14 568	413	92	84	7 208	363	37	—	—	—	—	
1 592	102 981	395	18	3 658	222 757	345	23	1 080	57 900	313	88	2 190	131 558	279	—	1 140	63 350	273	02	
1 652	108 215	404	12	4 026	250 988	358	86	1 252	72 468	333	99	2 274	138 766	283	38	1 140	63 350	273	02	Bezugs-Quelle. Deutsch- St. kg land: 41 812 = 2 353 901

Laufende Nummer	Materialien	1869. Satz resp. Stückzahl	1869. Gesammtgewicht kg	1869. Durchschnittspreis pro 1 000 kg. M.	₰	1870. Satz resp. Stückzahl	1870. Gesammtgewicht kg	1870. Durchschnittspreis pro 1 000 kg. M.	₰	1871. Satz resp. Stückzahl	1871. Gesammtgewicht kg	1871. Durchschnittspreis pro 1 000 kg. M.	₰	1872. Satz resp. Stückzahl	1872. Gesammtgewicht kg	1872. Durchschnittspreis pro 1 000 kg. M.	₰	1873. Satz resp. Stückzahl	1873. Gesammtgewicht kg	1873. Durchschnittspreis pro 1 000 kg. M.	₰
10	Spiralfedern für Buffer- und Zug-Apparate . .	5 275	65 024	719	99	6 584	88 518	686	82	6 260	76 286	839	55	Deutschland. 13 283 100 England.	184 378	780	12	8 429	119 699	783	81
	für Nothketten . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Eiserne Langbalken I. Eisen	3 214	406 909	207	75	2 870	476 914	207	19	2 980	502 101	204	60	2 920	455 070	212	19	Deutschland. 1 032 3 192 Belgien.	793 192	341	06
12	Eiserne Kastenschwellen ╒ Eisen	600	31 440	216	82	400	20 960	198	14	70	4 052	204	62	600	37 450	204	60	—	—	—	—
13	Eiserne Kopfbohlen [Eisen	685	80 725	218	16	400	42 700	226	86	100	10 675	240	60	660	71 682	206	69	—	—	—	—

1874.				1875.				1876.				1877.				1878.				
Satz resp. Stückzahl.	Gesammtgewicht. kg	Durchschnittspreis pro 1 000 kg. M.	₰	Satz resp. Stückzahl.	Gesammtgewicht. kg	Durchschnittspreis pro 1 000 kg. M.	₰	Satz resp. Stückzahl.	Gesammtgewicht. kg	Durchschnittspreis pro 1 000 kg. M.	₰	Satz resp. Stückzahl.	Gesammtgewicht. kg	Durchschnittspreis pro 1 000 kg. M.	₰	Satz resp. Stückzahl.	Gesammtgewicht. kg	Durchschnittspreis pro 1 000 kg. M.	₰	Bemerkungen.
4 960	71 685	614	74	5 105	75 778	469	85	2 100	31 253	407	46	5 750	85 329	327	77	1 875	28 198	279	36	Bezugs-Quelle. Deutschland: St. 59 621 = kg 824 823,50; England: 100 = 1 324,50; 59 721 = 826 148
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 000	1 846	656	15	Bezugs-Quelle: Deutschland. NB. Die Nothketten-Spiralfedern sind erst im Jahre 1878 an Stelle der Gummiringe eingeführt worden.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Bezugs-Quelle. Deutschland: St. 13 016 = kg 2 047 569; Belgien: 3 192 = 586 617; Sa. 16 208 = 2 634 186. NB. Seit dem Jahre 1874 sind eiserne Langbalken nicht mehr beschafft worden, weil dieselben von da ab den Wagen-Fabrikanten zum Bau der Wagen nicht mehr zugeliefert werden, Letztere vielmehr das Material selbst zu beschaffen haben.
—	—	—	—	50	3 827	251	—	46	2 370	133	33	20	1 526	140	89	80	6 096	130	—	Bezugs-Quelle. Deutschland: St. 1 866 = kg 107 721
200	23 920	236	41	120	12 512	241	28	325	34 372	178	61	1 141	119 935	144	15	1 327	138 798	140	91	Bezugs Quelle. Deutschland: St. 4 958 = kg 534 719

C.

Preise und Bezugsquellen

der Eisen- und Stahl-Materialien für Eisenbahn-Oberbau, Werkstätten und Betriebsmittel.

1869—1878.

NB. Wo kein besonderer Vermerk für Bezüge aus dem Auslande hinzugefügt ist, sind die Materialien im Inlande bezogen worden.

		1878 ℳ.	1877 ℳ.	1876 ℳ.	1875 ℳ.	1874 ℳ.	1873 ℳ.	1872 ℳ.	1871 ℳ.	1870 ℳ.	1869 ℳ.
Eiserne Schienen pro 1000 kg	Rheinische Bahn . .	—	—	—	198,00	205,90	—	204	204	204	192,00
	Französische Nordbahn .	—	—	—	—	—	258,99	156,80	156,80	164	156,01
	„ Ostbahn .	128,56	140,29	—	—	208,00	254	192	—	156	154,00
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	—	104	146	144,00	184	200	—	134—136	144	146,40
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stahl-Schienen pro 1000 kg	Rheinische Bahn . .	152,30	156,60	168	256,00	323	383,45	268	262,40	250,20	270,00
	Französische Nordbahn .	204,80	218	223,79	249,14	—	—	—	—	—	—
	„ Ostbahn .	177,80	172,46	192,54	224	—	331,20	—	244	251,20	—
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	—	—	—	—	220 Deutschl.	327,66 England.	—	—	—	238,40 England.
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zungen-Schienen von Puddelstahl pro 1000 kg	Rheinische Bahn . .	—	—	—	244,50	309,00	494,40	268,40	264,00	245,60	—
	Französische Nordbahn .	Auf der Nordbahn sind nur solche von Bessemer- oder Martinstahl in Gebrauch.									
	„ Ostbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	Sind auf der Grand Central belge Bahn niemals verwendet worden.									
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Unterlags-Platten pro 100 kg	Rheinische Bahn . .	—	—	—	18,60	23,90	40,80	24,83	21,93	19,89	20,66
	Französische Nordbahn .	Werden auf der Nordbahn nicht angewandt.									
	„ Ostbahn .	14,48	18,80	—	18,25	—	25,60	23,60	—	—	17,58
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	Werden mit den eisernen Schienen zu gleichem Preise geliefert.									
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Seiten-laschen, leichte, pro 100 kg	Rheinische Bahn . .	—	—	—	—	—	Eisen 24,60 Stahl 39	19,54	18,60	19,00	17,95
	Französische Nordbahn .	Auf der Nordbahn ist nur eine Sorte Laschen in Gebrauch.									
	„ Ostbahn .	—	1[illegible],67	14,64	17,44	—	23,20	22,40	—	—	16,72
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	Werden mit den eisernen Schienen zu gleichem Preise geliefert.									
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	=	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Seiten-laschen, schwere, pro 100 kg	Rheinische Bahn . .	11,20	12,43	15,45	17,80	27,20	34,80	—	—	—	—
	Französiche Nordbahn .	12,17	14,56	14,60	15,31	17,37	21,80	21,04	16,00	15,19	15,20
	„ Ostbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	Diese Sorte Seitenlaschen wird auf der Grand Central belge Bahn nicht benutzt.									
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

		1878	1877	1876	1875	1874	1873	1872	1871	1870	1869
		M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
Laschenbolzen pro 100 kg	Rheinische Bahn	19,30	21,80	24,60	30,03	34,10	44,66	40,02	33,60	32,90	30,60
	Französische Nordbahn	21,86	25,16	25,17	25,55	27,70	33,20	40,00	25,12	—	25,16
	„ Ostbahn	23,52	23,70	26,27	27,12	—	42,72	39,14	—	—	29,60
	Belgische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge	20,00	20,72	24,00	27,60	27,60	40,00	32,00	30,40	27,20	27,20
	Belgische Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fixirungsplättchen pro 100 kg	Rheinische Bahn	31,60	30,10	33,40	30,03	34,10	44,10	50,00	59,00	—	—
	Französische Nordbahn	Auf der Nordbahn werden solche nicht verwendet. Man stellt Versuche mit Ringen an.									
	„ Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge	Werden auf der Grand Central belge Bahn nicht verwendet.									
	Belgische Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hakennägel pro 100 kg	Rheinische Bahn	18,00	21,80	21,80	23,73	34,60	50,50	31,70	29,80	28,60	26,60
	Französische Nordbahn	36,77	38,76	38,76	37,44	38,58	47,30	46,24	33,60	32,00	32,78
	„ Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge	16,80	17,52	20,00	24,80	24,80	36,00	20,80	18,40	18,40	20,60
	Belgische Staatsbahn		—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schwellenschrauben pro 100 kg	Rheinische Bahn	27,00	29,80	34,05	37,30	—	56,00	—	—	—	—
	Französische Nordbahn	28,84	32,88	32,98	33,60	34,49	51,20	43,14	31,51	31,24	31,24
	„ Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge	Werden auf der Grand Central belge Bahn nicht angewendet.									
	Belgische Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eiserne Langschwellen pro 1000 kg	Rheinische Bahn	128,00	126,00	176,00	—	—	—	—	—	—	—
	Französische Nordbahn	Auf der Nordbahn nicht in Gebrauch.									
	„ Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge	144,00 für Oberbausystem Deserre und Battey. 136,80 „ „ Hilf.									
	Belgische Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eiserne Querschwellen pro 1000 kg	Rheinische Bahn	130,00	127,00	—	—	—	—	—	—	—	—
	Französische Nordbahn	Auf der Nordbahn nicht in Gebrauch.									
	„ Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hartguß-Herzstücke pro 100 kg	Rheinische Bahn	21,50	23,40	24,00	27,00	28,50	34,80	26,40	26,40	28,08	24,00
	Französische Nordbahn	Auf der Nordbahn werden solche nicht benutzt.									
	„ Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge	24,00	24,00	28,00	28,00	28,00	32,00	24,00	24,00	24,00	24,00
	Belgische Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

		1878	1877	1876	1875	1874	1873	1872	1871	1870	1869
		M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
Weichenplatten pro 100 kg	Rheinische Bahn	—	—	—	23,70	26,70	32,40	24,80	24,20	23,40	—
	Französische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ergänzungsplattten pro 100 kg	Rheinische Bahn	—	—	—	39,00	39,00	33,60	33,60	33,00	—	—
	Französische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bufferhülsen pro 100 kg	Rheinische Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Französische Nordbahn	17,60	17,60	19,20	22,40	22,40	22,40	—	—	—	22,60
		aus Belgien; incl. Zoll und Fracht (19,40 + 3 = 22,40)									
	„ Ostbahn	16,00	16,30	16,64	16,66	18,32	19,60	17,84	17,20	17,28	17,28
	Belgische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bremsklötze, eiserne, pro 100 kg	Rheinische Bahn	—	—	—	—	—	114,80	124,50	—	—	—
	Französische Nordbahn	Eiserne Bremsklötze sind auf der Nordbahn nicht in Gebrauch.									
	„ Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Band-Eisen pro 100 kg	Rheinische Bahn	13,00	14,10	16,30	18,60	25,80	39,60	24,60	21,30	21,90	21,60
	Französische Nordbahn	12,00	13,20	—	—	—	23,20	—	—	—	16,80
		Qualität Nr. 2.									
	„ Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eisenbleche pro 100 kg	Rheinische Bahn	19,00	20,00	22,00	26,40	31,20	50,40	38,40	29,60	25,20	24,00
	Französische Nordbahn	17,60	18,00	18,00	—	—	31,20	—	—	—	21,60
		Gewöhnliche Qualität von der im Handel üblichen Dimension.									
	„ Ostbahn	28,84	30,24	30,74	32,02	36,64	42,80	35,90	30 26	29,04	28,42
	Belgische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge	Nr.3. 18,00	18,80	19,60	20,80	23,20	32,80	19,20	18,40	18,80	19,40
		Nr.4. 24,40	25,20	26,00	27,20	29,60	40,80	25,60	24,00	24,40	—
	Belgische Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

		1878	1877	1876	1875	1874	1873	1872	1871	1870	1869
		M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
Eisendraht pro 100 kg	Rheinische Bahn	18,50	20,70	25,00	28,60	33,60	58,50	32,50	29,20	28,60	25,90
	Französische Nordbahn	28,00 von Nr. 20 an.	—	—	—	—	46,40	—	—	—	36,80
	" Ostbahn*)	34,60	36,80	41,96	44,72	46,80	—	52,33	—	38,80	39,92
		35,20	*35,11*	*38,58*	*40,86*	*57,52*	*52,00*	*48,00*	*43,52*	*40,96*	*39,44*
	Belgische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge	32,00	32,00	32,00	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	16,00 galvanisirt	16,00	21,60	19,20	20,80	—	20,00	—	18,80	18,80
	" Rheinbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		*) Diese doppelten von einander abweichenden Angaben sind von zwei getrennten Dienstabtheilungen (matériel-construction) geliefert.									
Mutter-eisen pro 100 kg	Rheinische Bahn	13,80	14,10	—	18,60	26,00	41,70	33,30	23,80	22,80	22,60
	Französische Nordbahn	48,00	—	—	—	—	60,00	—	—	—	52,00
		Schmiedeisen, roh, nicht mit Schraubenschnitt versehen (non taraudé).									
	" Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	" Rheinbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Façon-eisen pro 100 kg	Rheinische Bahn	—	—	—	—	—	—	—	45,00	39,70	45,00
	Französische Nordbahn	Ganz verschiedene Preise von 0,40 M. bis 4 M. pro kg.									
	" Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	" Rheinbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nieteisen pro 100 kg	Rheinische Bahn	14,50	16,10	18,20	—	28,80	43,40	28,10	23,30	—	—
	Französische Nordbahn	17,60	18,00	18,00	—	—	31,20	—	—	—	21,60
	" Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	" Rheinbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gießerei-Roheisen pro 100 kg	Rheinische Bahn	5,80	6,40	7,80	8,30	11,60	16,00	14,50	—	—	—
	Französische Nordbahn	16,00 und 17,60	16,40 und 18,40	—	—	—	24,00 und 25,60	—	—	—	24,00 und 25,60
		In dem Artikel „Gußwaaren" einbegriffen.									
	" Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	" Rheinbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rohstab-eisen pro 100 kg	Rheinische Bahn	12,50	13,20	14,80	16,80	22,50	34,80	22,50	20,40	18,00	17,15
	Französische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	" Ostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederl.*) Staatsbahn	Holland 5,20 bis 5,80 5,68 bis 8,60 England	Holland 6,80 bis 7,20 7,60 Deutschland	Holland 6,80 7,20 bis 8,80 England	8,00	10,40 England	—	8,60 bis 11,00 Deutschland	—	9,20	9,20
	" Rheinbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

*) Die Angaben der Niederländischen Staatsbahn-Verwaltung, namentlich für deutsches Material, sind schwerlich richtig, wie der Vergleich mit den Angaben für Rheinische Bahn zeigt.

		1878 M.	1877 M.	1876 M.	1875 M.	1874 M.	1873 M.	1872 M.	1871 M.	1870 M.	1869 M.
Stabeisen pro 100 kg	Rheinische Bahn . .	12,90	14,00	15,30	18,50	24,00	34,80	23,60	18,75	18,30	18,00
	Französische Nordbahn .	12,00	—	—	—	—	23,20	—	—	—	16,80
	„ Ostbahn .	19,20	20,08	21,06	21,68	23,86	28,12	29,64	23,44	19,96	20,72
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	11,76	12,40	15,20	15,38	17,52	23,16	17,60	14,68	15,40	—
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederl.*) Staatsbahn .	8,40 bis 9,20 Deutschld.	8,40 bis 10,40 Deutschld.	8,80 bis 13,60 England	10,40 bis 13,60 England	13,60 bis 16,80 England	12,00 bis 16,80 England	—	—	9,10 bis 14,40 England	9,10 bis 14,40 England
	„ Rheinbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		*) Bemerkung wie vor, voraussichtlich auf Zentnerpreisen.									
Gußwaaren (Lagerkasten 2c.) pro 100 kg	Rheinische Bahn . .	19,80 Belgien	29,40 Belgien	37,70 Belgien	—	—	—	23,30	19,20	17 10	16,10
	Französische Nordbahn .	16,00 bis 17,60 und 19,20	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Ostbahn .	20,80	20,40	20,58	20,24	25,13	24,84	22,08	20,96	21,72	21,56
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	12,00	12,40	12,80	13,60	15,20	19,00	11,80	10,80	10,40	10,40
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederl.*) Staatsbahn .	9,60 bis 10,00	9,60 bis 11,20	11,20 bis 12,00	11,20 bis 12,80	11,20 bis 20,00	11,20 bis 16,80	11,20 bis 16,00	8,80 bis 16,00	9,60 bis 12,00	9,60 bis 13,60
	„ Rheinbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		*) Bemerkung wie vor, auf Zentner statt 100 kg gerechnet.									
Winkeleisen pro 100 kg	Rheinische Bahn . .	11,80	14,10	16,30	18,60	25,20	38,40	24,60	22,20	20,70	19,20
	Französische Nordbahn .	15,60	—	—	—	21,60	—	—	18,40	—	16,80
	„ Ostbahn .	18,96	19,11	21,52	23,09	25,49	33,36	29,20	24,64	22,48	22,40
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Federstahl pro 100 kg	Rheinische Bahn . .	19,48	20,80	23,50	27,40	41,00	54,00	39,00	39,00	36,00	38,00
	Französische Nordbahn .	24,00	—	33,60	34,40	33,00	45,60	—	—	—	—
					aus Preußen						
	„ Ostbahn .	23,92	24,06	26,50	30,95	40,06	46,16	48,32	41,28	46,24	45,52
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	24,00	24,00	27,20	30,77	43,20	41,60	44,00	28,80	28,00	27,18
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	37,20	37,20	38,80	40,00 bis 40,80	40,80 bis 42,00	43,20 bis 45,60	—	—	—	—
		Damastfederstahl aus Deutschland.									
	„ Rheinbahn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Feilen pro 100 kg	Rheinische Bahn . .	146,60	133,30	194,40	176,20	207,00	202,90	194,90	119,10	147,60	131,20
	Französische Nordbahn .	Ganz verschiedene Preise von 0,20 M. bis 9,60 M. pro Stück.									
	„ Ostbahn .	pro 100 Stück 92,80	92,32	89,58	94,54	79,66	100,64	109,36	99,52	107,20	106,64
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederl *) Staatsbahn .	40,00 bis 68,00 Deutschld.	52,80 bis 74,40 Deutschld.	59,20 bis 96,00 Deutschld.	59,20 bis 88,00 Deutschld.	40,00 bis 120,00 Deutschld.	—	Deutschld. 64,00 bis 136,00 112,00 bis 240,00 England	72,00	72,00 bis 184,00 Deutschld.	72,00 bis 184,00 Deutschld.
	„ Rheinbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

*) Diese Angaben der Niederländischen Verwaltung für deutsches Material sind schwerlich richtig, wie der Vergleich mit den Angaben der Rheinischen Bahn zeigt.

		1878	1877	1876	1875	1874	1873	1872	1871	1870	1869
		M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
Gasröhren pro 100 kg	Rheinische Bahn . .	18,40	19,20	23,50	24,00	26,40	54,40	37,70	25,30	23,70	24,50
	Französische Nordbahn .	11,78	11,95	14,40	14,40	17,60	16,80	16,80	—	15,20	—
		auch für Wasserleitungsröhren.									
	„ Ostbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Muttern pro 100 kg	Rheinische Bahn . .	49,00	66,80	79,80	69,00	105,40	146,80	111,00	104,00	97,30	81,20
	Französische Nordbahn .	p.100 St.*) 1,80 bis 56	—	—	—	—	2 bis 72,00	—	—	—	2,40 bis 73
	„ Ostbahn .	pr.100 St. *14,40*	*14,54*	*11,66*	*9,73*	*9,28*	*8,08*	*8,72*	*7,44*	*6,27*	*6,50*
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		*) Mit Schraubenschnitt (taraudé).									
Nieten pro 100 kg	Rheinische Bahn . .	27,60	32,20	33,30	40,10	44,40	64,20	50,70	47,50	36,90	42,40
	Französische Nordbahn .	32,80 für Dampfkessel	—	26,24	—	39,20 für Dampfkessel	—	—	—	— für Dampfkessel	44,00
	„ Ostbahn .	41,60	42,36	45,96	46,70	54,94	66,00	61,92	49,20	50,32	49,20
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schraubenbolzen pro 100 kg	Rheinische Bahn . .	—	—	29,60	44,00	—	60,	63,60	51,00	—	—
	Französische Nordbahn .	Ganz verschiedene Preise von 1,60 — 120 — 160 M. pro 100 Stück.									
	„ Ostbahn .	pr.100 St. *16,40*	*17,13*	*12,64*	*11,90*	*14,74*	*16,07*	*13,20*	*14,64*	*15,36*	*13,76*
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Siederöhren, eiserne, neue, pro 100 kg	Rheinische Bahn . .	41,00	52,30	52,90	58,80	73,40	111,20	89,20	78,40	79,00	81,60
	Französische Nordbahn .	2,04 bis 2,48 pro laufendes Meter je nach dem Durchmesser. Düsseldorf.									
	„ Ostbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Nordbahn .		—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	45,53 / 41,51	Belgien / Deutschld.	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stahl, deutscher, pro 100 kg	Rheinische Bahn . .	41,00	44,00	53,20	51,00	56,50	72,00	60,30	47,80	55,10	54,00
	Französische Nordbahn .	—	—	33,60*) aus Preußen für Federn	34,40*) aus Preußen für Federn	33,00*) aus Preußen für Federn	—	—	—	—	—
	„ Ostbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	36,00 bis 40,40 Deutschld.	40,40 Deutschld.	39,20 bis 40,40 Deutschld.	31,20 Deutschld.	68,00 Deutschld.	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		*) Siehe auch Federstahl auf voriger Seite.									

		1878 ℳ.	1877 ℳ.	1876 ℳ.	1875 ℳ.	1874 ℳ.	1873 ℳ.	1872 ℳ.	1871 ℳ.	1870 ℳ.	1869 ℳ.
Werkzeugstahl (Gußstahl) pro 100 kg		cfr. Einlage.									
	Rheinische Bahn . .	102,70	69,00	101,80	96,50	111,40	119,00	119,80	96,60	100,50	100,70
	Französische Nordbahn .	120,00	—	—	—	—	128,00	—	—	—	120,00
	" Ostbahn .	England 120,00	120,90	116,01	123,04	143,04	England 151,36	116,80	121,44	126,32	England 136,64
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	86,40	86,40	86,40	86,40	81,60	81,60	81,60	81,60	81,60	81,60
		Nur aus England.									
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	" Rheinbahn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Werkzeugstahl: Diese Durchschnittspreise (für die Rheinbahn) ergeben sich aus folgenden Einheitspreisen	Preis für Bezug aus										
	Deutschland	82,30	62,70	86,10	87,60	100,30	109,10	129,00	92,20	98,10	100,50
	England	107,50	86,50	113,60	114,00	117,60	124,00	—	78,30	—	112,90
	Schweden	101,00	—	108,50	110,80	113,90	115,50	107,40	111,50	103,10	102,20
	Oesterreich	129,70	—	—	—	136,10	—	—	—	—	
Zughaken pro 100 kg	Rheinische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Französische Nordbahn .	76,00	80,00	80,00	80,00	97,60	100,00	112,00	72,00	72,00	72,00
	" Ostbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	" Rheinbahn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lokomotiven pro Stück	Rheinische Bahn:	Diese sämmtlich aus Deutschland bezogen.									
	Gekuppelter Personenzug L.	33 400	—	—	59 400	—	51 400	49 800	47 377	46 650	49 350
	2 fach gekupp. Güterzug L.	—	—	—	—	—	—	—	—	45 900	45 900
	3 fach gekupp. Güterzug L.	35 500	—	—	67 800	61 650	53 760	51 350	47 764	47 539	52 050
	Französische Nordbahn .	3 800 vierfach gekuppelt.									
	" Ostbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	Die Angaben eignen sich nicht zum Vergleich, weil dieselben pro 100 kg des Gewichts der Lokomotive gemacht sind.									
	" Rheinbahn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Axen mit Rädern zu Lokomotiven (Trieb-, Lauf- und Tenderaxen) pro 100 kg	Rheinische Bahn . .	—	—	97,19	88,47	93,23	103,73	76,46	—	102,73	106,27
			aus Deutschland 82 Satz = 181 530 kg, aus England 4 Satz = 7 550 kg.								
	Französische Nordbahn .	88,00 Stahl.	92,00 Stahl.	97,60 Stahl.	115,20 Stahl.	132,00 Stahl.	140,00 Gußstahl.	129,60 Gußstahl.	124,00 Eisen.	128,00 Eisen.	132,00 Eisen.
	" Ostbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	England. 41,08 b. 82,92	—	—	—	England. 55,76 b. 99,04	England. 45,89 b. 48,08	England. 44,91 b. 50,42	—	—
			Tiegelgußstahl.						Stahlbandagen, eiserne Axen.		
	" Ostbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

		1878	1877	1876	1875	1874	1873	1872	1871	1870	1869
		M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
Bandagen für Lokomotiv- und Tenderräder pro 100 kg	Rheinische Bahn . .	28,78	27,55	33,92	35,08	46,54	55,85	56,60	51,60	49,-0	58,62
		aus Deutschland: 2914 Stück = 918 304 kg; aus Schweden 724 Stück = 220 472 kg									
	Französische Nordbahn .	26,80 bis 80,00	—	—	—	—	44,00 bis 64,00	—	—	—	46,40 bis 57,60
		Bessemer Stahl, je nach der Dimension					Eisen				Eisen
	„ Ostbahn .	26,38	25,35	26,05	32,14	46,87	51,98	51,36	49,28	50,32	57,84
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lokomotiv-Cylinder pro 100 kg	Rheinische Bahn . .	73,07	69,00	63,57	46,64	66,46	67,34	90,29	—	46,83	49,38
		aus Deutschland 42 Stück = 29 617 kg; Belgien 29 Stück = 23 944 kg; England 2 Stück = 1900 kg									
	Französische Nordbahn .	30,00	—	—	—	—	38,40	—	—	—	36,00
		roh, aus besonderem Gußeisen.									
	„ Ostbahn .	In dem Artikel „Gußwaaren" einbegriffen.									
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Gußeiserne				Gußeiserne					
	Niederl.*) Staatsbahn .	17,76	17,76	13,68	—	14,44	22,80	17,10	—	—	—
		Deutschland		Belgien		Belgien					
	„ Rheinbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		*) Diese Angaben der Niederländ. Staatsbahn-Verwaltung sind, nach dem Vergleich zu den anderen zu urtheilen, schwerlich richtig.									
Lokomotiv-Federn (Tragfedern für Lokomotiven und Tender) pro 100 kg	Rheinische Bahn . .	—	—	133,33	130,44	—	128,40	98,96	55,26	—	—
	Französische Nordbahn .	Werden in den Werkstätten der Gesellschaft aus Federstahl verfertigt.									
	„ Ostbahn .	Werden in den Werkstätten der Gesellschaft verfertigt.									
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	48,00 Deutschl.*)	—	—	60,00 Deutsch.**)	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		*) Bemerkung wie vor. **) Wohl auf 100 Pfund oder Zentner berechnet.									
Wagenradsätze, komplet, (Scheiben- und Speichenräder) pro 100 kg	Rheinische Bahn . .	22,58	25,97	28,37	34,04	38,98	53,38	41,12	36,92	37,58	39,50
		aus Deutschland 18 680 Stück = 17 816 017 kg; aus England 618 Stück = 587 083 kg									
	Französische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Ostbahn .	Elsaß- (411,60) pro Satz	Lothringen (415,20) pro Satz	—	44,00	—	—	—	—	—	—
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederl.*) Staatsbahn .	10,90 bis 13,09 Deutschld.	11,56 Deutschld.	11,23 bis 12,36 Deutschld.	—	—	Deutschld. 17,62 23,83 bis 25,70 England	18,91 bis 19,15 England	Deutschld. 16,97 16,16 bis 18,98 England	16,97 England	— 16,97 England
	„ Rheinbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

*) Diese Angaben der Niederländ. Staatsbahn-Verwaltung, namentlich für deutsches Fabrikat, sind, nach dem Vergleich mit den Angaben für die Rheinische Bahn zu urtheilen, schwerlich richtig.

		1878 M.	1877 M.	1876 M.	1875 M.	1874 M.	1873 M.	1872 M.	1871 M.	1870 M.	1869 M.
Lose Axen (Wagenaxen) pro 100 kg	Rheinische Bahn . .	19,46	23,44	26,57	32,51	49,95	59,52	53,72	38,40	—	—
	Französische Nordbahn .	32,00 Stahl	32,00 Stahl	32,00 Stahl	36,80 Stahl	52,00 Stahl	53,60 Eisen	52,00 Eisen	39,20 Eisen	44,00 Eisen	44,80 Eisen
	„ Ostbahn .	48,00 Elsaß-Lothringen	47,98	48,68 E.-L. u. Frk.	47,70 Elsaß-Lothringen	60,24	—	57,60 Elsaß-	50,40 Lothringen	—	50,40
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	20,80 Feinkorneisen	22,40	24,40	25,60	29,20	38,40	28,00	25,60	—	—
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederl.*) Staatsbahn .	—	—	—	17,84*) Deutschld.	—	—	24,62 England	—	10,92 England	—
	„ Rheinbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

*) Diese Angaben der Niederländ. Staatsbahn-Verwaltung, namentlich für deutsches Fabrikat, sind schwerlich richtig, beim Vergleich mit den Angaben für die Rheinische Bahn.

		1878 M.	1877 M.	1876 M.	1875 M.	1874 M.	1873 M.	1872 M.	1871 M.	1870 M.	1869 M.
Lose Bandagen (Wagen-Bandagen ohne Räder) pro 100 kg	Rheinische Bahn . .	20,56	23,30	24,36	31,76	43,67	51,40	61,23	45,23	—	—
	Französische Nordbahn .	25,60 Stahl	25,60 Stahl	25,60 Stahl	26,40 Stahl	32,80 Stahl	46,80 Stahl	43,20 Eisen	36,80 Eisen	37,60 Eisen	38,40 Eisen
	„ Ostbahn .	26,05 E.-L., Belg.	27,69 u. Frankr.	27,89 Belgien u. Frankreich.	28,84	39,24	45,08	42,00	38,56	38,24	40,56
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	20,00	20,80	23,20	24,00	30,40	36,00	28,00	24,40	25,20	24,80
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederl.*) Staatsbahn .	Deutschld. 6,80 bis 6,90 7,60 bis 8,17 Belgien	Deutschld. 8,50 8,36 Belgien	Deutschld. 9,84 bis 10,37	Deutschld. 12,24	Deutschld. 12,96 bis 16,32	Deutschld. 18,00 bis 18,72	Deutschld. 18,08 18,00 Belgien	24,96 28,80 Deutschld.	14,78 bis 15,12 Deutschld.	—
	„ Rheinbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

*) Bemerkung wie vor. Die Annahme, daß die von der Niederländ. Verwaltung gelieferten Angaben unrichtig sind, wird neben dem Vergleiche mit den Zahlen für die Rheinische Bahn auch noch durch den Vergleich mit den von der Verwaltung der Grand Central belge gelieferten Zahlen bestärkt.

		1878 M.	1877 M.	1876 M.	1875 M.	1874 M.	1873 M.	1872 M.	1871 M.	1870 M.	1869 M.
Wagen-Tragfedern	Rheinische Bahn . .	27,30	28,34	33,40	35,89	40,41	53,21	50,74	47,00	42,89	46,95
	Französische Nordbahn .	46,40	48,00	48,00	52,00	52,80	52,00	50,40	50,40	50,40	50,40
	„ Ostbahn .	35,60 Belgien u.	36,44 Frankreich	—	—	—	65,28	72,00	64,00	61,36	60,80
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederl. Staatsbahn .	Deutschld. 42,80 bis 43,20 16,80 Belgien	Deutschld. 42,80	Deutschld. 42,40 bis 50,80	Deutschld. 50,10 42,24 England	Deutschld. 47,20 bis 50,40	Deutschld. 53,60 bis 56,00 42,24 Damast 32,00 Bessemer England	Frankreich 25,20 bis 33,60 Tiegel-gußstahl	—	—	—
	„ Rheinbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

aus Deutschland 59 621 Stück = 824 823 kg; aus England 100 Stück = 1 324 kg

		1878 M.	1877 M.	1876 M.	1875 M.	1874 M.	1873 M.	1872 M.	1871 M.	1870 M.	1869 M.
Buffer-, Zug- und (Nothketten-) Spiralfedern	Rheinische Bahn . .	27,94 65,62 *) für Nothketten-Spiralfedern.	32,78	40,75	46,99	61,47	78,32	78,01	83,96	68,68	72,00
	Französische Nordbahn .	72,00	79,20	80,00	88,00	98,40	102,40	98,40	98,40	98,40	98,40
	„ Ostbahn .	62,40 Belgien	65,20 Bel. u. Frk.	—	94,54 Bel. u. Frk.	—	—	—	—	—	—
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	68,00 Deutschld.	68,00 Deutschld.	68,00 Deutschld.	71,20 Deutschld.	—	—	95,64	104,00 England	104,00 England	110,40 England
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	60,00 England	60,00 England	60,00 England	60,00 England	64,00 England	64,00 bis 68,00 England	56,00 bis 64,00 England	48,00 England	—	—
	„ Rheinbahn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

*) Die Nothk.-Spiralf. sind auf der Rh.-B. erst im Jahre 1878 an Stelle der Gummiringe eingeführt worden.

		1878 M.	1877 M.	1876 M.	1875 M.	1874 M.	1873 M.	1872 M.	1871 M.	1870 M.	1869 M.
Langbalken (I Eisen) pro 100 kg		Seit 1874 von der Rh. E.-G. nicht mehr beschafft, weil von den Fabrikanten selbst zu den Wagen zu liefern.									
	Rheinische Bahn . .	—	—	—	—	—	34,11	21,22	20,46	20,72	20,78
		aus Deutschland 13 016 Stück = 2 047 569 kg; aus Belgien 3 192 Stück = 586 617 kg.									
	Französische Nordbahn .	17,87	18,32	—	—	—	36,80	—	—	—	21,60
	„ Ostbahn .	In dem Artikel „Eisenbleche" einbegriffen.									
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	12,40	12,40	12,40	15,60	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kastenschwellen (╒ Eisen) pro 100 kg	Rheinische Bahn . .	13,00	14,09	13,33	25,10	—	—	20,46	20,46	19,81	21,68
	Französische Nordbahn .	Sämmtlich von Holz oder Roheisen (Guß-).									
	„ Ostbahn .	In dem Artikel „Winkeleisen" einbegriffen.									
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	12,40	12,40	12,40	15,60	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kopfbohlen (⌊ Eisen) pro 100 kg	Rheinische Bahn . .	14,09	14,42	17,86	24,13	23,64	—	20,67	24,06	22,69	21,82
	Französische Nordbahn .	Sämmtlich von Holz.									
	„ Ostbahn .	In dem Artikel „Winkeleisen" einbegriffen.									
	Belgische Nordbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Grand Central belge .	12,40	12,40	12,40	15,60	—	—	—	—	—	—
	Belgische Staatsbahn .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Niederländ. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Rheinbahn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Holländische Bahn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

vom Auslande billige Offerten erhielten, theilten wir denjenigen Werken, die auch bei uns, wenngleich zu höheren Preisen submittirt hatten, diese billige Offerte mit unter dem Bemerken, daß, so gern wir auch die inländische Industrie mit unseren Bestellungen zu unterstützen geneigt wären, wir doch nicht in der Lage seien, eine solche Preisdifferenz rechtfertigen zu können; es würde sich also nur darum handeln, wie weit die inländischen Werke sich veranlaßt sehen könnten und nach Maßgabe ihres eigenen Interesses mit ihren Anforderungen herunterzugehen vermöchten, um uns entscheiden zu können. Wir wünschten bei der letzten Submission höchstens einen Preis von 140 M. zu bewilligen, indem wir den als angemessen auch für die Fabrikationskosten hielten. Die deutschen Submittenten behaupteten nun, nur zu einem Preise von 142 M. seien sie in der Lage dieses Quantum übernehmen zu können, und man ist darauf einig geworden, noch mit dem Zusatze, daß wir für ein gleiches Quantum uns die Option bis zu einem vereinbarten, nicht zu fern gesteckten Termine vorbehielten.

Vorsitzender: Wodurch finden Sie den Preisunterschied gedeckt? durch die Qualität?

Herr **Rennen**: Ich möchte das doch weniger behaupten, obwohl wir etwas mehr Sicherheit bei inländischen Werken haben, als bei ausländischen, von denen wir ja lange Zeit nichts bezogen haben. Bei inländischen Werken sind wir zwar durch die längere Erfahrung mehr gesichert in Bezug auf deren Leistungen, vorzugsweise hat uns aber zu unserer Verfahrungsweise doch die Ueberzeugung bestimmt, daß wir nicht in unserem eigenen Interesse handeln würden, wenn wir die inländischen Werke zu sehr in Verfall resp. zum Absterben gelangen ließen. Der bisher noch in Thätigkeit erhaltene Hochofenbetrieb und der Walzwerkbetrieb der im Rheinlande und Westfalen gelegenen Werke, die jetzt zum großen Theil unter sehr ungünstigen Verhältnissen arbeiten, ist für unser Bahnnetz von größter Wichtigkeit. Die Abnahme der Arbeit durch die Stockung des Eisenbahnbaues, das Drängen nach jeder kleinen Bestellung in großer Konkurrenz zeigt uns klar, ebenso wie das Herabdrängen der Löhne und das Entlassen von Arbeitern, daß die Werke sehr leidend sind. Wir bemerkten diese Thatsache gleichfalls und treten gleichzeitig in Mitleidenschaft durch die Verringerung unserer Transporte, durch die Verringerung der Kohlen-, Kalk- und Erz-, sowie der Eisentransporte. Ebenso empfindlich werden wir davon berührt durch die nothgedrungene Herabsetzung der Frachten unter das Maß, welches gerade durch die neueren tarifarischen Festsetzungen als die Norm gegeben ist. Um den Export der Kohlen zu erleichtern — da ja in Folge des Stockens der Eisenindustrie die Kohlenproduktion nicht mehr den bisherigen Absatz im Inlande fand, vielmehr auch ein größeres Absatzfeld suchen mußte — sind wir genöthigt gewesen, sowohl für die Kohlen, als auch für Eisen und Eisenfabrikate mit den Frachtsätzen sehr weit herunter zu gehen. — Wenn ich auch nicht sage, der Nothstand, aber das Verringern des Wohlstandes durch das Zurückgehen der gerade in Rheinland und Westfalen so wichtigen und ausgebildeten Eisenindustrie hat sich bei uns auf allen Gebieten unseres Verkehrs gezeigt. Dies ist im Personenverkehr zu erkennen gewesen, in dem in den letzten Jahren, wenngleich die Personenfrequenz nicht wesentlich abgenommen hat, eine Deklassifizirung, eine Verschiebung der Klassenbenutzung eingetreten ist. Die höheren Klassen im Personenverkehr haben immer mehr den geringeren Klassen Platz ge-

macht, an Stelle der ersten Klassebillets tritt vielfach die zweite, aber auch diese nimmt in der Frequenz nicht zu, indem diese sich wiederum zurückgezogen hat in die 3. Wagenklasse, und bei der 3. Wagenklasse wird abermals dasjenige Billet am meisten benutzt, welches den billigsten Preis hat, nämlich das eintägige Retourbillet, weil das auf den Preis der 4. Wagenklasse normirt ist. Wir haben dies Billet seit dem Jahre 1870 eingeführt, um den Verkehr der weniger Bemittelten zu erleichtern und zu beleben, der sich in einem Tage bei Besorgung der Arbeit und Geschäfte hin und zurück bewegen läßt. Das ist ja für nahegelegene Orte und namentlich für den Arbeitsmann wohl die Regel und von besonderem Vortheil. Dieses Rückreisebillet dritter Klasse haben wir im Preise so normirt, daß für jede Fahrt, also die Hinreise und die Rückreise, nur der Preis der vierten Wagenklasse eingerechnet ist. Die Benutzung dieses den niedrigsten Fahrpreis überhaupt bewilligenden Billets hat in den letzten Jahren ganz außerordentlich zugenommen. Im Jahre 1870 wurden von diesen Billets verkauft 726 755, im verflossenen Jahre 7 951 830 gegen 1876 7 827 685, während schon im Jahre 1876 gegen 1875 eine Steigerung um 116 000 eingetreten war. Im Jahre 1877 machte die Benutzung dieser Billets schon 71,82 pCt. der Gesammtfrequenz des Personenverkehrs aus. Wenn auch, wie gesagt, die Frequenz im Personenverkehr wenig abgenommen hat, nur 16 646 Personen oder 0,15 pCt. im verflossenen Jahre gegen das Vorjahr, wo dieselbe Abnahme schon in etwas höherem Maße zu konstatiren war, so hat in Folge der Deklassifizirung die Einnahme abgenommen um 236 660 ℳ oder um fast 2 pCt., während für den Personenverkehr die Betriebslänge um 9,62 km oder fast 1 pCt. größer war. — Was den Güterverkehr anbelangt, so hat bei einer Zunahme der Bahnlänge von stark 2 pCt. der kilometrische Verkehr abgenommen um beinahe 4 pCt. und die Einnahme aus dem Güterverkehr um 1 376 000 ℳ, also beinahe 5 pCt. Bei einer größeren Betriebslänge ist also sowohl eine Abnahme der absoluten Frequenz, als auch eine Abnahme der absoluten, nicht blos kilometrischen Einnahme, und zwar die letztere in einem viel höheren Maße als die erstere, erfolgt, während wir bis zum Jahre 1873 stetig, nicht allein eine absolute, sondern auch eine kilometrische Zunahme der Frequenz und der Einnahme zu konstatiren haben. Es ist ja klar, daß diese beunruhigende Erscheinung nicht allein durch den Rückgang der Eisenindustrie bedingt ist, aber es wird nicht zu bestreiten sein, daß in Rheinland-Westfalen, wo die Eisenindustrie eine so außerordentlich erhebliche Bedeutung hat, das Kranksein einer so großen Industrie nothgebrungen alle anderen industriellen und die Wohlstandsverhältnisse in Mitleidenschaft zieht, und daß darin ein Haupterklärungsgrund für die vorangegebenen Resultate zu suchen ist.

Vorsitzender: Sie sagten vorhin, daß Sie die Frachten, um den Export von Kohlen zu fördern, erheblich ermäßigt haben; bezieht sich diese Frachtermäßigung lediglich auf Kohlen oder auch auf Eisenprodukte, welche Sie den geschlossenen Kohlenzügen anfügen?

Herr **Rennen:** Vorzugsweise auf Kohlen.

Vorsitzender: Auf Roheisen nicht?

Herr **Rennen:** Ja, sie bezieht sich selbst auf Schienen.

Vorsitzender: Sie transportiren mit denselben Zügen diese Eisenfabrikate aber nicht zu demselben Tarif mit den Kohlen?

Herr **Rennen:** Nein, wir haben, um den Export der Kohlen nach den Häfen von Vlissingen, Antwerpen und von Rotterdam zu befördern, unter den gewöhnlichen Preisen gefahren, ebenso auch die Schienen aus Rheinland und Westfalen nach Vlissingen, nach Dortrecht und nach Antwerpen transit.

Vorsitzender: Aber nicht zu anderen Tarifen, als die Kohlen?

Herr **Rennen:** Die Tarife wechseln ab.

Vorsitzender: Ich möchte darauf hin fragen, ob nicht die Möglichkeit vorliegt, zur Förderung der Eisenindustrie für deren Produkte, wenn dieselben mit den Kohlen in einem Zuge befördert werden, dieselben Tarife zu etabliren?

Herr **Rennen:** Für Kohlen, Eisenerze, Kalksteine, Roheisen bestehen bei uns dieselben niedrigsten Frachtsätze in dem Ausnahmetarife, wie solcher auf der Rheinischen Bahn für viele Massengüter eingeführt ist. Ermäßigungen gegen diese Sätze haben wir einestheils für die Kohlen im Allgemeinen und insbesondere auch zum Export, und für die Urstoffe zur Verhüttung gewährt, um den Hochofenbetrieb möglichst am Leben zu erhalten. Für Eisenfabrikate sind Ermäßigungen vorzugsweise für die Schienentransporte zum Auslande hin gewährt worden, indem es uns nicht angängig erschien, die Eisenfabrikate nach Vorgang der schon billigst gefahrenen Grundstoffe nochmals allgemein zu mehr ermäßigten Sätzen zu fahren.

Vorsitzender: Auf der Köln-Mindener Bahn nach Hamburg ist das nicht der Fall, da haben sie einen anderen Tarif als die Kohlen, und die Herren in Westfalen streben heute danach, die Köln-Mindener Bahn zu bewegen, für Eisen, welches mit einem Kohlenzuge geht, denselben Tarif zu etabliren, wie er für Kohlen besteht.

Herr **Rennen:** Der Hauptgrund wird wohl darin liegen, weil die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft für Kohlen vollständig regelmäßige, tagtäglich gehende Züge einzurichten in der Lage ist und dadurch im Betriebe selber eine Oekonomie erzielen kann, welche sie für die mehr sporadisch vorkommenden Versendungen von Eisen am Ende nicht zu ermöglichen im Stande ist, um somehr, als Rangirungen bei diesen Kohlenzügen vermieden werden können, weil diese Kohlen meist von wenigen Zechen zusammen bestellt werden.

Vorsitzender: Ich glaube, wir sind mit dieser Tariffrage etwas über den Rahmen der hier vorliegenden Frage hinausgegangen. Ich weiß nicht, ob einer der Herren noch etwas zu bemerken hat?

Wir können wohl auf Ihre Nachweisung zurückkommen. Können wir vielleicht kurz hören, über welche Materialien sich dieselbe erstreckt?

Herr **Rennen:** Die erstreckt sich über alle Materialien, wie wir sie bei unserer Verwaltung brauchen. Das sind also Schienen — ich habe die wesentlichen Verbrauchsgegenstände in dem Nachweise angestrichen — Laschen, Laschenbolzen, Eisenbleche, Eisendraht, Gießereiroheisen, Stabeisen, Federstahl. Als wesentliche habe ich diejenigen hervorgehoben, die sich über 100 000 kg im jährlichen Verbrauche erstrecken.

Vorsitzender: Lokomotiven und Wagen, Wagenradsätze u. dgl.?

Herr **Rennen:** Diese sind unter Nachweis B. Betriebsmaterialien enthalten. Es sind also Lokomotiven der verschiedensten Art, Bandagen, die verschiedenen Wagenradsätze, Wagenaxen, Wagenbandagen, Wagentragfedern, eiserne Langbalken und eiserne Querbalken.

Herr **v. Schloer:** Ueber die Quantitäten, die Sie an den verschiedenen Materialien in den einzelnen Jahren bezogen und verbraucht haben, werden Sie uns wohl kaum Angaben machen können?

Herr **Rennen:** Die sind in denselben Nachweisen vorhanden.

Herr **v. Schloer:** Es ist von sehr wesentlichem Interesse, wie sich der Verbrauch gestaltet hat.

Vorsitzender: Bei jedem Material ist die Quantität und der Durchschnittspreis pro 100 kg angegeben und zwar von 1869 bis 1878 für jedes einzelne Material bis in's Detail: Weichenplatten, Ergänzungsplatten, eiserne Langschwellen u. s. w.

Herr **Rennen**: Ebenso ist dort auch der Ursprungsort angegeben. Sie werden sehr wenig die Bemerkung finden: „nicht aus Deutschland bezogen“.

Herr **v. Schloer**: Also diejenigen Quantitäten, bei denen diese Bemerkung nicht angefügt ist, sind inländische Erzeugnisse?

Herr **Rennen**: Ja!

Vorsitzender: Hat einer von den Herren noch eine Bemerkung zu Frage 1 und 2, welche letztere:

Welche Veränderungen haben die Preise seit 1869 in den einzelnen Jahren bis jetzt erlitten?

mit der Nachweisung auch erledigt ist, zu machen? Es folgt:

Frage 3:

Wie stellen sich die Preise für entsprechendes ausländisches Fabrikat in deutschen Häfen und am Konsumtionsorte?

Herr **Rennen**: Darüber habe ich mir Nachweise nicht verschaffen können, ich habe sie mir wenigstens nicht in der kurzen Zeit aufstellen können, weil wir aus deutschen Häfen Betriebsmaterial nicht bezogen haben. Es wird die Einstellung des ausländischen Preises für den deutschen Hafen plus Fracht, den Preis am Konsumtionsorte ergeben. Werthvoller hat es mir geschienen, von den französischen und belgischen und niederländischen Bahnen womöglich diejenigen Materialien, wie sie in dem rheinischen Verbrauchsnachweise enthalten sind, auch von dort aufgestellt zu erhalten mit den dort in den verschiedenen Jahren gegebenen Preisen; es ist mir aber in der kurzbemessenen Zeit nicht gelungen, diese Nachweise in der gewünschten Vollständigkeit und Klarheit zu erhalten und zu gestalten. Das Material, welches mir von Seiten der französischen Ostbahn, der französischen Nordbahn, von der belgischen Grande-Centralbahn und der Betriebsgesellschaft der niederländischen Staats-Eisenbahn, mitgetheilt worden ist, bedarf in mehr als einer Beziehung noch einer näheren Aufklärung. Ebenso sind, abgesehen davon, daß die verschiedenen Bahnen nicht gerade dieselbe Konstruktion haben, also nicht dasselbe Material vollständig so verwenden wie wir, — auch die einzelnen Kolonnen über Verbrauchsartikel, die sie selbst verwenden, nicht vollständig ausgefüllt, wahrscheinlich weil die Zeit dazu gemangelt hat. Ich konnte den ausländischen Bahnverwaltungen erst gegen Ende Oktober das Schema zu dieser Aufstellung zuschicken und habe das Material in den letzten Tagen erst zurückerhalten, so daß mir diese Zusammenstellung, da eine Umrechnung auf gleiche Einheit erfolgen mußte, hierher nachgeschickt worden ist. Einzelne ganz interessante Erscheinungen gehen aber doch aus diesen Nachweisen hervor, die ich in der Eile ohne Rückfragen so habe anfertigen lassen müssen, wie eben das Material von den fremden Verwaltungen mir zugekommen war; — ich gebe daher anheim, ob es des Abdrucks für werth erachtet werde. — In derselben Weise, wie auch die Nachweise über unsere Betriebsmaterialien nach den verschiedenen Jahrgängen, und indem oben unsere Bezugspreise angegeben sind, stehen in der Reihenfolge darunter die Bezugspreise der fremden Bahnen, alles auf Mark reduzirt.

Vorsitzender: Und 1000 kg?

Herr **Rennen**: 1000 und 100 kg.

Es geht aus diesen Nachweisen hervor, auch wo die Ausfüllung vielleicht nicht so ganz vollständig und exakt ist, daß sowohl in Frankreich als wie auch in Holland und Belgien die Preise bei weitem mehr konstant geblieben sind, daß die Bezugspreise, wenn auch das Jahr 1873 und 1874 eine nicht unerhebliche Veränderung nach oben hin zeigt, vor diesen beiden Jahren und nach diesen beiden Jahren wesentlich einen mehr gleichmäßigen Charakter tragen, als dies bei uns der Fall ist. Es ergiebt sich ferner in Bezug auf sehr wichtige Verbrauchsartikel, daß wir seit dem Jahre 1876/77 bedeutend unter denjenigen Preisen stehen, die in Frankreich und Holland bezahlt werden, und daß in den letzten Jahren nur wenige Artikel, insbesondere die Gußwaaren, durch die belgischen Werke unterboten blieben. Um ein einzelnes Beispiel anzuführen, haben wir für Stahlschienen, welche im Jahre 1878 abgeliefert worden sind, 152 M. bezahlt, die französische Nordbahn zahlte 204 M.; wir im Jahre 1877 156 M., die französische Nordbahn 218 M.; im Jahre 1876 zahlten wir 168 M., die französische Nordbahn 223 M.

Auffällig ist nur dabei, daß die französische Ostbahn in denselben Jahren, wahrscheinlich wegen anderer Konstruktion, billigere Preise für Stahlschienen zahlt, als die Nordbahn, aber immerhin noch wesentlich höhere, als die Rheinische Bahn. Die Ostbahn hat im Jahre 1870 gezahlt 251,70 M., wir 250,20 M.; 1875 224 M., wir 256 M., im Jahre 1876 192 M. gegen 168 M.

Für schwere Seitenlaschen zahlte die Rheinische Bahn im Jahre 1878 11,0 M., die französische Nordbahn 12,47 M., im Jahre 1877 wir 12,43 M., die französische Nordbahn 14,46 M., 1876 wir 15,45 M. gegen 14,60 M.; im Jahre 1875 wir 17,80 M. gegen 15,31 M. bei der französischen Nordbahn Alles pro 100 kg berechnet.

Für Laschenbolzen pro 100 kg 1878 die Rheinische Bahn 19,30 M., die französische Nordbahn 21,86 M., die Ostbahn 23,52 M., im Jahre 1877 die Rheinische Bahn 21,80 M., die französische Nordbahn 25,16 M., die Ostbahn annähernd denselben Preis, wie im Jahre 1878 23,70 M., im Jahre 1875 wir 24,60 M., die französische Nordbahn 25,17 M., Ostbahn 26,27 M., anders stellt sich das Bild vor 1871. Da hat z. B. 1870 die Rheinische Bahn 250 M. für Schienen bezahlt, während die französische Nordbahn 251 M. gezahlt hat.

Bei den Hacknägeln zeigt sich ein gewaltiger Unterschied; wir zahlten 1878 18 M., die Grand Central Belge 16,80 M., dagegen die französische Nordbahn 36,77 M.; im Jahre 1877 wir 21,80 M. gegen 38,76 M. seitens der französischen Nordbahn Aehnliche Unterschiede zeigen die Preise der Laschenbolzen. Schwellenschrauben zahlen wir im Jahre 1878 27 M., französische Nordbahn 28,84 M., im Jahre 1877 wir 29,80 M., die Nordbahn 32,88 M., im Jahre 1876 wir 34,05 M., die Nordbahn 32,98 M., im Jahre 1875 wir 37,30 M., die Nordbahn 33,60 M., und bleiben für diese Bahn mit Ausnahme der Jahre 1873 und 1872, wo auch sie höhere Preise zu zahlen genöthigt war, die Preise sehr konstant, so namentlich in den Jahren 1871, 1870, 1869, in denen stets 31 M. nur mit verschiedenen Bruchtheilen bewilligt sind.

Eisendraht zeigt auch ganz wesentliche Differenzen zu Gunsten der inländischen Bezüge, ebenso Nieteisen, Stabeisen.

Herr **Stumm**: Aus Ihrer Tabelle sehe ich, daß seit Aufhebung des Zolls auf Gußwaaren Sie Ihre sämmtlichen Gußwaaren aus Belgien bezogen haben. Würde uns vielleicht mitgetheilt werden können, welche diesbezügliche Preisdifferenz im Jahre 1877/78 zwischen Belgien und Deutschland bestanden hat? Es befindet sich in den Tabellen nämlich die Bemerkung, daß bis zum Jahre 1872 Ihre Gußwaaren sämmtlich aus Deutschland bezogen worden sind, von da ab bis 1876 alternirend und dann ausschließlich aus Belgien.

Herr **Rennen**: Diese Gußwaaren bestehen zumeist in den Axlagern, die in den letzten Jahren aus Belgien be-

zogen wurden, einmal weil die Preise in Belgien wesentlich billiger sind, dann aber vorzugsweise, weil die Lagerkasten nach den Angaben unserer Obermaschinenmeister in Belgien sehr viel besser und korrekter gegossen werden, als wie das bei den inländischen Werken der Fall ist, von denen wir bisher bezogen hatten. Ein großer Theil der Axlager, die wir früher aus inländischen Quellen bezogen, bedurften in der Werkstatt der Nacharbeit, und wenn auch der Lieferungspreis annähernd gleich war, so kommen uns doch diese Axlager durch die Nacharbeiten und nachher auch in Folge des Heißlaufens der Wagen so nachtheilig zu stehen, daß wir in der neueren Zeit die belgischen Bezugsquellen vorgezogen haben. Erst bei den jüngsten Submissionen auf Lieferung von Kohlenwagen und Güterwagen haben wir dem Werk selbst die Beschaffung der Axlager überlassen und können wohl voraussetzen, daß diese Werke sie auch bei sich fabriziren, oder aus inländischen Quellen beziehen werden. Wir konnten uns aber dabei deshalb beruhigen, weil die Fabrik, die uns den Wagen liefert, nach den Bedingungen auch für das Ausheben, für die Nacharbeiten, für das zweckentsprechende Verhalten derselben im Betrieb aufkommen muß.

Vorsitzender: Sie haben also die Bezüge aus Deutschland namentlich in den Jahren 1876 bis 78 unterlassen, aber schon von 1872 angefangen, nicht vollständig aus Deutschland zu beziehen?

Herr **Rennen:** Ja. Mit 1873 begann auch wieder eine größere Wagenbeschaffung, ebenso zeigen die Jahre 1873 und 74 den meisten Verbrauch an Materialien für Betriebsmittel. In den Jahren 1870, 71 und 72 war das gesammte Material so stark in Anspruch genommen, daß die Reparaturen in den Jahren 1872 bis 74 durchgängig in weit größerem Umfange sich als unabweisbar zeigten.

Herr **Stumm:** Wissen Sie vielleicht, welches deutsche Werk die Lagerkasten bis dahin geliefert hatte?

Herr **Rennen:** Das kann ich nicht sagen. — In Bezug auf die Preise der Gußwaaren möchte ich noch bemerken, daß sich die Preise nach der kombinirten Aufstellung so stellen: 1878 zahlten wir 19,80 ℳ, 1877 29,40 ℳ, 1876 37,70 ℳ; es folgt eine Lücke von 3 Jahren; dann zahlten wir im Jahre 1872 23,30 ℳ, im Jahre 1871 19,20 ℳ. In Belgien hat die Grand Centralbahn 1878 12,00 ℳ, 1877 12,40 ℳ, 1876 12,80 ℳ, 1875 13,60 ℳ, 1874 15,20 ℳ, 1873 19,00 ℳ, 1872 11,80 ℳ gezahlt.

Vorsitzender: Der Transport würde für Sie hinzukommen?

Herr **Rennen:** Der war auf unserer Bahn zum größten Theil so, daß die Transportkosten nicht vollständig zu rechnen sind. Bei der französischen Ostbahn bleiben auch die Preise viel konstanter. Die Nordbahn ist zum Vergleiche nicht geeignet, da, wie es scheint, eine Zusammenfassung von Rohguß und groben Gußwaaren stattgehabt hat, somit ein Preis angegeben ist von 17,60 ℳ bis 19,20 ℳ. Dagegen sind die Gußwaaren bei der französischen Ostbahn nach Jahrgängen in den Preisen aufgeführt, es stellt sich der Preis 1878 dort zu 20,80 ℳ, bei uns 19,80 ℳ, im Jahre 1877 20,10 ℳ, 1876 20,58 ℳ; 1875 20,24 ℳ, 1874 25,13 ℳ, 1873 24,84 ℳ, das sind die beiden höchsten Jahre, 1872 22,00 ℳ, dann weiter 20, 21, 21 ℳ, also fast ganz konstante Preise, abgesehen von den Jahren 1873 und 74.

Herr **Stumm:** Sie konstatirten eben, daß Sie die belgischen Lagerkasten bevorzugt hätten, nicht blos wegen des billigen Preises, sondern auch wegen der besseren Arbeit. Nun möchte ich fragen: Sind Sie der Ansicht, daß die deutschen Werke überhaupt nicht in der Lage sind, oder gewillt waren, die Lagerkasten in derselben Qualität herzustellen, oder ob die Preise so billig waren, daß die deutschen Werke deshalb nicht im Stande waren, die nöthigen Anforderungen ebenso wie die Belgier zu erfüllen?

Vorsitzender: Das würde die Fragen 4 und 5 bereits umfassen.

Herr **Rennen:** Ich kann mich wohl dahin aussprechen, daß meines Erachtens die deutschen Werke in der Lage sind, hier sowohl als wie bei den wenigen anderen Artikeln, bei denen wir das Ausland als Bezugsquelle benutzt haben, dasjenige Eisenbahnmaterial voll und eben so gut zu liefern, als das Ausland, und ich möchte hinzusetzen: wohl zu annähernd gleichen, wenigstens angemessenen Preisen. Wenn ich über die Entwickelung unserer gesammten Eisenindustrie auch kein maßgebendes Urtheil haben kann, so glaube ich nach dem, was man aus den Submissionen, aus dem Kontakt mit dem gewöhnlichen Leben zu schließen vermag, annehmen zu dürfen, daß auch die deutschen Werke unsere Verbrauchsartikel zu annähernd ähnlichen Preisen, wie diese Fabrikate vom Auslande in gewöhnlichen Verhältnissen bezogen werden, liefern können.

Was die Gußwaaren in Belgien anlangt, hat man vielleicht bei den deutschen Werken, da es bei den Bahnen, wenigstens bei uns, kein großer Verbrauchsartikel ist, und da die verschiedenen Bahnen z. B. verschiedene Lagerkasten haben, auf die nach verschiedenen Modellen verlangte Lieferung weniger Gewicht gelegt. Zu vielfach haben die Eisenbahntechniker ihre eigenen Erfindungen, und die sollen durchgeführt werden; es werden neue Modelle gemacht, und wenn sie sich nicht als ganz praktisch erweisen, wiederum verändert, wenn sie dann nicht reussiren, dann fällt wohl die Schuld auf den Fabrikanten, die manchmal wohl in der Konstruktion selbst zu suchen sein mag. Ich möchte konstatiren, daß gerade durch die Zeitverhältnisse gegeben, jetzt mehr eine Annäherung zwischen den Technikern bei den Eisenbahnen und denen bei den Hüttenverwaltungen in der Weise sich angebahnt hat, daß einer auf den anderen mehr Rücksicht nimmt. Früher mag es wohl der Fall gewesen sein, daß, wenn der Eisenbahntechniker von dem Hüttentechniker die Anfertigung eines ganz bestimmten Gegenstandes verlangte, dieser ihm dann erwiderte: „Wir haben so viel Bestellungen, daß wir für Eure Bedürfnisse keine besonderen Einrichtungen treffen können; wenn der Artikel, wie wir ihn anzufertigen gewöhnt sind, Euch nicht paßt, so müßt Ihr es von wo anders hernehmen". Das hat aufgehört, und auf der anderen Seite hatten auch die Eisenbahnverwaltungen sich immer mehr dazu neigen müssen, dem Fabrikanten und dem Werk gegenüber nicht absolut bindende Vorschriften machen zu wollen in Dingen, die der Hüttenmann besser verstehen muß, als der Eisenbahntechniker. Demgemäß nehme ich an, daß für die Zukunft, wie wir es ja jetzt schon bei den letzten Bestellungen angebahnt haben, auch die deutschen Eisenbahnen, wenigstens wir, auch für diejenigen Bezüge, die wir bisher noch vom Auslande in geringen Quantitäten erhalten haben, mit den inländischen Werken eine Verständigung suchen und finden werden.

Herr **Meier:** Ich möchte gern in Bezug auf einen früheren Gegenstand eine Frage nachholen: wie lange Zeit fordern Sie bei den Kontrakten der Eisenbahnschienen Garantie?

Herr **Rennen:** Wir haben 10jährige Garantie.

Herr **Stumm:** Das ist wohl auf allen deutschen Bahnen ziemlich allgemein eingeführt.

Herr **Rennen:** Ja, seitdem die Stahlschienen vollständig allein das Feld behaupten.

Vorsitzender: Sie würden gestatten, daß diese Nachweisung, den Vergleich zwischen Ihrer Bahn und den fremdländischen enthaltend, mit abgedruckt wird?

Herr **Rennen:** Jawohl, allerdings kann ich für die Richtigkeit der Zahlen nicht absolut einstehen, ich habe nichts selbst nachgerechnet.

Vorsitzender: Mit dieser Klausel kann die Sache zum Abdruck kommen.

Herr **Rennen**: Frage 4:

Vermag die deutsche Eisenindustrie Ihnen das Ausland für alle Zweige seiner Erzeugnisse in Qualität und Quantität zu ersetzen?

Diese Frage muß ich mit ja beantworten.

Vorsitzender: Wenn Sie auch in der Lage sind, hin und wieder einmal noch auswärtiges Fabrikat zu benutzen?

Herr **Rennen**: Ja, nur in dem Fall, wo wir geglaubt haben, besser uns nach dem Auslande hinzuwenden, weil wir dort der bestimmten Qualität sicher waren; selbst in diesen Fällen glaube ich, daß es nur einer Verständigung der technischen Kräfte, des Konsumenten und des Produzenten bedarf, um das gewünschte Resultat zu erzielen.

Vorsitzender: Frage 5:

Verwenden Sie ausländische Fabrikate oder nicht? Aus welchen Gründen.

Herr **Huber**: Der Herr Sachverständige hat vorhin hervorgehoben, daß er zum Theil wegen des Preises, zum Theil wegen der Qualität Gußwaaren aus Belgien bezogen habe. Konkurrirt nicht auch Frankreich mit diesem Artikel auf dem deutschen Markt?

Herr **Rennen**: Bei uns nicht, mir ist wenigstens dies nicht bekannt.

Herr **Stumm**: Nicht mit Röhren für die Eisenbahn?

Herr **Rennen**: Nein.

Herr **v. Schloer**: Die Quantitäten dieser Gußwaaren sind wohl aus Ihrer Aufstellung zu entnehmen?

Herr **Rennen**: Sie sind ganz genau mit Kilogramm für jedes Jahr darin enthalten.

Ebenso verhält es sich mit dem Werkzeugstahl, wir haben einzelne Bezüge aus ausländischen Quellen zur vergleichungsweisen Benutzung gemacht.

Vorsitzender: Sonst könnten Sie diesen Werkzeugstahl auch im Inlande beziehen?

Herr **Rennen**: Bis zum letzten Jahre haben wir noch schwedischen Stahl für Radbandagen verwendet; dann ist österreichischer und englischer Stahl für Werkzeuge noch bezogen worden, deutscher Stahl tritt gleichzeitig in Konkurrenz mit einer Quantität, die sich zwischen $^1/_4$ und $^1/_2$ des gesammten Bezuges vom Auslande her beziffern mag. Ob das nun in dem bestimmten Zweck des zu fabrizirenden Werkzeugs und in der größeren Sicherheit der Marke liegt, die vom Auslande bezogen wurde, ob es nicht gleichzeitig auch der Wunsch vergleichender Versuche war, das habe ich nicht festgestellt.

Herr **Stumm**: Es ist die Position Gußwaaren unter Nr. 12 hier aufgeführt mit der Bemerkung „Lagerkasten". Es würde daraus hervorgehen, daß dieser Posten ausschließlich oder zum größten Theil aus Lagerkasten besteht; ich nehme aber an, daß auch die Neubeschaffungen, die Neubauten von Bahnhöfen darin enthalten sind, und es ist mir auffällig, daß ein so geringes Quantum von Wasser- und gußeisernen Gasleitungsröhren verwendet worden ist. Vielleicht ist das in einer anderen Rubrik gebucht?

Herr **Rennen**: Die Materialien für die Neubauten sind nicht vollständig darin enthalten. Die Wasserdurchlaßröhren hat die Abtheilung für Neubau sich direkt bestellt und diese Bestellungen laufen nicht durch das allgemeine Oberbaumaterialienkonto.

Herr **Stumm**: Es sind aber die Schienen auch für Neubauten darin aufgeführt.

Herr **Rennen**: Das liegt in einer besonderen Einrichtung bei uns, indem wir für den Oberbau eine Gesammtmaterialienkontrole haben; die Schienen, die Schienenbefestigungstheile, ebenso die Schwellen werden durch das Hauptmaterialienmagazin für den Oberbau beschafft und der Neubau erhält aus diesem Magazin seine Bedürfnisse. Diese Einrichtung besteht für den Neubau bezüglich der weniger beim Eisenbahnbetrieb in Gebrauch kommenden Sachen, nicht hinsichtlich derer, für welche die Bauabtheilung selbst ihre Bezüge direkt macht. Aber das glaube ich mit Bestimmtheit angeben zu können, daß diese Wasserleitungsröhren aus deutschen Quellen bezogen worden sind; zum Theil ist es die Kölner Maschinenfabrik, dann die Fabrik in Duisburg und die Friedrichs-Wilhelmshütte bei Mülheim an der Ruhr und andere, welche in Konkurrenz getreten sind.

Herr **Stumm**: Es ist mir mitgetheilt worden, daß auf der Eisenbahn auch französische Röhren gelegt worden sind.

Herr **Rennen**: Das muß ich vorläufig als Irrthum bezeichnen, wenn ich auch nicht gleich in der Lage bin, es konstatiren zu können.

Wir haben vom Auslande früher einmal, und zwar im Jahre 1871, fünf Lokomotiven bezogen, die wir zu jener Zeit, während des Krieges, nicht so rasch im Inlande beziehen konnten, wir bezogen sie von England.

Dann beziehen wir, wie ich schon erwähnte, noch heute schwedischen Stahl für Bandagen, der von unserem Obermaschinenmeister in Bezug auf Zähigkeit und gleichmäßiges Abschleifen dem deutschen Gußstahl noch vorgezogen oder wenigstens ihm vollständig gleichgeachtet wird; in der Homogenität scheint derselbe Vorzüge zu bieten.

Frage 6:

In welcher Weise ist die Ermäßigung resp Aufhebung der deutschen Eisenzölle seit 1873 nachtheilig oder vortheilhaft für Sie gewesen? Hat besonders das Gesetz vom 7. Juli 1873 einen Einfluß auf die Preise von Eisen und Eisenfabrikaten ausgeübt, und event. welchen?

Die Frage würde wohl dahin zu beantworten sein, daß wir auf der einen Seite gar nicht unerhebliche Vortheile der Aufhebung zuzuschreiben haben, während auf der anderen Seite die Nachtheile, die wir im Gefolge der Aufhebung erlitten haben, die Vortheile überwiegen. Es ist mir nämlich in ersterer Beziehung sehr zweifelhaft, ob durch die ausgeprägte Entwickelung der deutschen Konkurrenz allein die Preise in den Jahren 1873 bis 1876 so rasch auf ein solches Maß heruntergebracht werden konnten, wie dies jetzt der Fall ist. Da wir nun einen großen Theil von Eisen und Eisenfabrikat zu verwenden haben, ist uns der billige Bezug von diesem Fabrikat ein erheblicher Vortheil; es weisen das auch unsere Ausgabenersparnisse in den folgenden Jahren nach.

Für größer aber halte ich doch bei dem Zustand, wie er jetzt ist und in den letzten Jahren schon existirt hat, den Nachtheil, indem das Heruntergehen der Preise des in die Konkurrenz eintretenden Auslandes in einem s o l c h e n Maße erfolgte, daß wir veranlaßt worden sind, nicht die ausländische Konkurrenz als alleinigen Regulator für die Bezüge und Preise hinzustellen, sondern für die Bezüge aus dem Inlande über die abnorm vom Auslande gebotenen Preise nicht unerheblich hinauszugehen. Der wesentlichste Nachtheil besteht meines Erachtens darin, daß die fortschreitende Abnahme des Wohlstandes in den Gegenden, die wir durch unser Bahnnetz bedienen, ganz unbedingt von einem großen Einfluß auf die Erträge unserer Bahn ist. Es ist in dieser Hinsicht auch die größtmöglichste Entwickelung der Eisenindustrie für uns einer der belebensten Faktoren für den Verkehr auf unseren Linien. Wenn hinsichtlich der beförderten Gütermassen sich keine stärkere Abnahme gegen die früheren Jahre herausgestellt hat, so liegt das wohl zum größten Theil in dem noch festgehaltenen Export, der die Werke bis jetzt noch zu großer Produktion veranlaßt. Das lebhafte Drängen auf immer weitere Ermäßigungen der Tarife aber, — um diese Exportmöglichkeit zur Fortbeschäftigung der Arbeiter aufrecht zu erhalten — läßt, wie auch der sehr herabgedrückte Arbeitslohn, schließen, daß der Export nur möglich ist zu Preisen, die am Ende nicht mehr lohnend sind. Den eingetretenen Mangel des

Verdienstes finde ich ausgeprägt, wie ich schon vorhin erwähnte, durch die Abnahme der Frequenz in den besseren Wagenklassen. — In der Herabminderung der Einnahmen bei vielfach größeren Leistungen, die bezüglich des Güterverkehrs überwiegend bei den Kohlen, Erzen, Kalksteinen, bei Roheisen und gröberen Eisenfabrikaten sich zeigen, tritt ein Ausfall hervor, der erheblich größer ist, als die erzielte Ersparniß bei unseren Verbrauchsartikeln.

Vorsitzender: Sie schreiben aber die Ermäßigung der Preise gegenüber den Vorjahren doch dem Fallenlassen resp. Herabsinken der Zölle zu?

Herr **Rennen:** Nicht ganz. Eine Preisermäßigung würde zweifelsohne stattgefunden haben durch die freie natürliche Ausbildung in der großen inländischen Konkurrenz, nur bin ich der Ansicht, daß diese Herabminderung sehr wesentlich beschleunigt worden ist durch die Aufhebung der Zölle.

Herr **Meier:** Sie sagten vorhin, es wäre ein fortwährendes Drängen der Fabriken, niedrigere Frachten für ihre Fabrikate zu haben. Können sie dieselben aber nicht durch die soviel niedrigeren Kohlenpreise auch billiger transportiren, weil doch die Kohlen eine sehr bedeutende Ausgabe ihres Betriebs sind?

Herr **Rennen:** Ganz gewiß hat die Herabsetzung der Kohlenpreise den Bahnen billigere Transportpreise möglich gemacht, die billigeren Kohlenpreise wiegen indeß die Prozente der Frachtherabsetzung nicht auf. Die Ersparniß an den Kohlenpreisen erreicht bei uns nicht den Ausfall in den Einnahmen, selbst wenn nur die Verminderung des Kohlentransportquantums in Anschlag gebracht wird. Es wäre, wenn die Kohlenpreise so hoch geblieben, wie sie in den Jahren 1872/73/74 waren, wohl weder ein Hüttenwerk überhaupt in der Lage gewesen, solche Preise für seine Fabrikate zu stellen, noch die Bahnen so billig, wie sie jetzt die Transportpreise stellen, zu fahren.

Herr **Huber:** Sie haben eben von einem Ausfall in den Einnahmen gesprochen; glauben Sie, daß beim Fortbestand der Zölle dieser Ausfall nicht eingetreten wäre?

Herr **Rennen:** Ich bin das speziell nachzuweisen in der That nicht im Stande; ich schließe nur, daß durch das Aufheben der letzten Zölle ein so rasches Sinken in den Preisen entstand, daß, wie die Erscheinung lehrt, auch größere Werke ihre Produktion sofort wesentlich zu verringern genöthigt waren, dadurch also weniger Leute beschäftigten, die Leute weniger verdienten, diese ebensowenig wie die Fabrikherren etwas zurückzulegen vermochten, vielmehr verzehrten und dadurch im Allgemeinen eine Abnahme des innern Wohlstands erfolgte, die sich bei uns in den Preisen des Personengeldes und in den sich stets abwärts bewegenden Frachtpreisen, wie es mir scheint, vollständig deutlich ausprägt. Damit will ich indeß nicht behaupten, daß die Festhaltung der letzten Eisenzölle die ganze Kalamität allein beseitigt hätte.

Herr **v. Schloer:** Der Herr Sachverständige wären wohl nicht in der Lage, uns wenigstens beiläufig anzugeben, welchen Antheil an Ihren Intraden aus dem Güterverkehr der Transport für die Eisenindustrie bei Ihren Bahnen in Anspruch nimmt?

Herr **Rennen:** Ich bin nicht in der Lage, Ihnen dies mit bestimmten Ziffern im Gesammtumfange angeben zu können, ich würde in den Prozentsätzen mich leicht irren. Ich vermag z. B. ohne Spezialaufstellung nicht das Kohlenquantum, welches in dem Kohlenverkehr zur Verhüttung geht, und welcher Theil zu anderen Zwecken Verwendung findet, gegeneinander auszuscheiden. Der Verbrauch der Hüttenwerke mußte speziell nach den Werken aufgestellt werden. Ueber unseren Gesammtversandt von Kohlen und Koks kann ich indeß Folgendes mittheilen: Wir transportirten im Jahre 1876 2 949 330, im Jahre 1877 nur 2 901 790, also weniger 47 540 Tonnen oder $1{,}_{61}$ pCt., die Einnahme aus diesem Verkehre verminderte sich von 10 579 622 auf 9 659 751, also um 919 911 ℳ oder um $8{,}_{70}$ pCt., die Einnahme aus dem Kohlen- und Koksverkehr betrug im Jahre 1877 $37{,}_{23}$ pCt., die Gesammteinnahme aus dem Güterverkehre im Jahre 1876 $38{,}_{82}$ pCt., im Jahre 1875 $39{,}_{13}$ pCt. der Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr.

Herr **v. Schloer:** Eine Frage möchte ich mir noch erlauben. Es ist vorhin von Seiten des Herrn Konsul Meier gefragt worden, ob nicht die inzwischen seit den Jahren 1872/73 eingetretene Reduktion der Kohlenpreise einen großen Faktor bildet dafür, daß Sie jetzt in der Lage wären, billiger zu transportiren, als vorher. Nun nimmt natürlich das Brennmaterial einen sehr verschiedenen Faktor ein bei den verschiedenen Bahnen, selbstverständlich bei denjenigen Bahnen, die in der Nähe von Kohlengruben liegen, also auf Beschaffung ihres Brennmaterials sehr wenig oder gar keine Fracht haben, einen geringern Faktor, als bei denjenigen, die in der Lage sind, aus weiter Ferne her sich das Brennmaterial verschaffen zu müssen. Nun habe ich beiläufig einen Maßstab für das, was die Kohlen etwa bei ungünstiger gelegenen Bahnen bezüglich des Brennmaterials in Anspruch nehmen. Könnten Sie uns nicht vielleicht sagen, welcher Prozentsatz Ihrer Betriebskosten auf Brennmaterial fällt?

Herr **Rennen:** Ich habe die Zahlen nicht im Gedächtniß, bin indeß in der Lage, sie ergänzend in die Fragebeantwortung nachträglich aufnehmen zu können.

Wir hatten für unseren Zugdienst einen Kohlen- und Koksverbrauch:

1877	von	124 417	Tonnen	zum Preise	von	1 066 164 ℳ
1876	„	133 964	„	„ „	„	1 334 367 „
1875	„	136 764	„	„ „	„	1 485 038 „
1874	„	137 076	„	„ „	„	2 075 343 „
1873	„	135 908	„	„ „	„	2 446 251 „

Diese Zahlen ergeben eine Ersparniß immer gegen das Vorjahr 1874 von 370 908 ℳ, 1875 von 590 305 ℳ, 1876 von 150 671 ℳ, 1877 von 268 203 ℳ.

Herr **v. Schloer:** Wie groß ist die Summe Ihrer Gesammtausgaben auf den Betrieb?

Herr **Rennen:** Wir haben in dem letzten Jahre 40 pCt. der Bruttoeinnahme Betriebskosten gehabt, gegen 42 pCt. im Jahre 1876, und unter Einschluß der Rücklagen in den Erneuerungs- und Reservefonds haben wir im Jahre 1877 48 pCt. Betriebsunkosten gegen 53 pCt. im Betriebsjahre 1876.

Herr **v. Schloer:** Nun würde nur noch eine Ziffer sehr wünschenswerth sein, die uns einen Einblick in diese Dinge gewährt. — Wenn Sie die Güte hätten, uns die Gesammtsumme Ihrer Betriebskosten zu sagen?

Herr **Rennen:** Aus mir bereitstehendem Material kann ich die Antwort dahin feststellen:

Die Gesammteinnahme betrug im Jahre 1877	41 616 788 ℳ
Die reinen Betriebsausgaben beziffern sich auf	16 779 058 „
und unter Hinzurechnung der Rücklagen in den Erneuerungs- und Reservefonds auf .	20 020 168 „
Im Jahre 1876 betrugen die Einnahmen .	43 173 772 „
Die reinen Betriebsausgaben	18 883 770 „
Die Ausgaben mit den Rücklagen . . .	22 885 483 „

Ich möchte in der Beziehung hervorheben, daß die Differenz der Betriebskosten des Jahres 1877 gegen 1876 nicht größtentheils in Ersparnissen an Verbrauchsgegenständen beruht, die im Jahre 1876 nicht so sehr viel theurer waren, als im Jahre 1877. — In diesem letzten Zeitabschnitte ist der Unterschied der Preise nicht so hoch, wie in den Jahren vorher, dagegen sind sehr wesentliche andere Ersparnisse auch bei den Bahnen eingetreten durch Reduzirung im Verbrauche, in den Lohnsätzen, in der Anzahl des Personals, durch anderweite, verbesserte Einrichtungen, die sich höher beziffern, als die wenngleich ansehnliche Preisminderung in den Verbrauchsartikeln.

Vorsitzender: Wie ist es mit den Ersparnissen auf 1873/74?

Herr **Rennen:** Die Ersparniß an Kohlen und Koks in dem Jahre 1874 gegen das Jahr 1873 betrug 370 908 ℳ, die Einnahme im Jahre 1874 betrug 25 009 557 ℳ gegen 25 937 784 ℳ in 1873, also in 1874 weniger 928 227 ℳ. Die Ausgabe in 1874 betrug 17 705 973 ℳ gegen 18 515 736 ℳ in 1873, mithin in 1874 weniger 809 763 ℳ.

Vorsitzender: Die sind also größer. Ich möchte hervorheben, daß nicht allein die Kohlenpreise einen Abschlag gewährt haben, sondern auch sämmtliche andere Materialien billiger geworden sind, auch die Löhne werden wahrscheinlich im Ganzen reduzirt worden sein.

Herr **Meier:** Ich möchte zur Erläuterung die Frage stellen: welchen Theil der 40 pCt. der Bruttoeinnahme bilden wohl die Ausgaben für die Kohlen?

Herr **Rennen:** Im Jahre 1877 betrug bei einer Bruttoeinnahme von 41 616 788 ℳ die Ausgabe für die Kohlen 1 066 164 ℳ. Ich glaube schon vorher angeführt zu haben, daß die Abnahme unserer Ausgaben im Jahre 1877 gegen 1876 ebenso wie im Jahre 1876 gegen 1875 wesentlich auch in anderen Ersparnissen beruht und das Fallen der Kohlenpreise die Minderung unserer Betriebsausgaben nur in gewissen Grenzen herbeigeführt hat. Was die früheren Jahre vor 1873 anbelangt, so sind bei uns damals selbst etwas höhere Kohlenpreise und der Bezug von etwas theueren Betriebsmaterialien deshalb weniger ungünstig einwirkend gewesen, weil die Bruttoeinnahmen verhältnißmäßig höher und die Tarife für die Bahnen in den höherwerthigen Frachtgütern besser waren, ohne den Massentransport zu drücken.

Vorsitzender: Frage 7:

Findet bei Lieferungen eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie statt?

Herr **Rennen:** Ja; ich habe vorhin schon erwähnt, daß wir bei annähernd ähnlichen Preisen immer das Inland vorziehen.

Vorsitzender: Frage 8:

In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Herr **Rennen:** Da würde insbesondere in den letzten Jahren wohl die Konkurrenz des Auslandes das Inland ziemlich aus dem Felde herausgedrängt haben. Es scheint diese Gefahr sich von Tag zu Tag noch zu vermehren; die letzten Submissionen auf Schienen haben dies meines Erachtens nachgewiesen.

Ferner trat dies auch in den letzten Tagen auffällig hervor in Beziehung auf ein anderes Eisenbahnmaterial, auf Fahrzeuge, eiserne Kohlenwagen ꝛc. Wir hatten 300 eiserne Kohlenwagen öffentlich ausgeschrieben und eine Anzahl verschiedener Offerten erhalten, darunter 2, die vielleicht der Mittheilung werth erscheinen. Eine Offerte aus dem Auslande, aus Belgien, war erheblich billiger als die deutschen, pro Wagen über 80 ℳ. Der billigste inländische Submittent hatte seine geringste Preisanstellung nur auf die ersten 100 Wagen gemacht, gleichfalls zu einem billigen Satze, aber doch noch um 28 ℳ höher, als der von auswärts geforderte Preis, für die folgenden 200 Wagen waren die Preise der deutschen Submittenten annähernd gleich oder nur geringe Differenz vorhanden. Wir haben auf die ausländische Offerte zunächst keine Rücksicht genommen, haben die in der Mitte stehende Anerbietung des deutschen Werkes als Maßstab des Selbstkostenpreises angesehen in der Annahme, daß Derjenige, der nur auf 100 Wagen unter 300 in einer Zeit, wo die Bestellungen so sehr gesucht werden, submittirt, nicht in der Lage ist, das Mehrquantum zu dem gleichen Preise zu machen, sonst würde er sein Anerbieten darauf erstreckt haben; derselbe bekundet vielmehr das Interesse, in der Zwischenzeit wenigstens seine Arbeiter für eine weitere Frist in seinem Werke in Beschäftigung zu halten. Dem billigsten inländischen Submittirenden wurden diese 100 Wagen zugeschlagen und den anderen Submittenten mit den danach billigsten Offerten anheimgestellt zu erwägen, ob sie in der Lage seien, zu diesem Preise gleichfalls zu liefern, in welchem Falle eine größere Anzahl Wagen unter ihnen in Vertheilung zu geben die Absicht sei. Voraussichtlich werden die uns nahe gelegenen Werke sich bereit erklären, auf diesen Vorschlag einzugehen. Dann darf ich wohl — ohne Nennung eines Namens — ein Schreiben mittheilen, welches mir in den letzten Tagen zuging, und das zur Beleuchtung der ganzen Frage von Interesse erscheint, insofern das Ausland bemüht ist, die inländischen Werke niederzudrücken. Das Schreiben lautet folgendermaßen:

„Angesichts der Schleuderpreise, zu welchem die Werke der deutschen Schienengemeinschaft in Folge der für Schienen im Inlande erzielten verhältnißmäßig hohen Preise Bandagen im Inland wie Ausland anbieten, hat sich das von mir bisher geleitete Werk genöthigt gesehen, seit dem 1. Juli d. J. zur Erzielung eines besseren Verhältnisses zwischen Selbstkosten und Verkaufspreis für Bandagen den Betrieb gänzlich einzustellen. Die Verkaufspreise für Bandagen sind in letzter Zeit auf 135 ℳ pro Tonne herabgedrückt worden, während die Schienen ca. 150 ℳ pro 1 000 kg ab Werk kosten; dabei haben nach zuverlässigen Mittheilungen auf einem westfälischen Werke, welches sich namentlich durch billige Offerten im Auslande auszeichnet, pro August d. J. die Fabrikationskosten für Schienen nur 115 ℳ pro 1 000 kg betragen, und dürften bei den anderen Werken, abgesehen natürlich von der Verzinsung und Amortisation unproduktiver Anlagen, die Selbstkosten nicht wesentlich höher gewesen sein.

Der Nutzen hat es den Werken der Schienenvereinigung ermöglicht, einerseits Bandagen, wie oben erwähnt, im In- und Auslande unter den Selbstkosten zu verkaufen, andrerseits dem Auslande Schienen zu Preisen von 99 ℳ bis 115 ℳ pro Tonne zu liefern; das heißt auf Kosten der deutschen Bahnen im Auslande billige Bahnen zu bauen.

Diese Lage der Dinge konnte den deutschen Eisenbahndirektionen auf die Dauer nicht gleichgültig sein, und da mir von mehreren Seiten die Absicht zu erkennen gegeben wurde, die Herrschaft der Schienenkoalition nicht länger zu dulden, resp. dieselbe in mäßige Grenzen zurückzuweisen, so habe ich mich entschlossen, dazu die Hand zu bieten und durch Einführung einer mächtigen, leistungsfähigen ausländischen Firma, welche die nöthigen Garantien für tadellose Ausführung der übernommenen Aufträge bietet und finanziell jedem Angriff gewachsen ist, die gänzlich verfahrene Situation wieder ins Geleis bringen zu helfen.

Die englische Firma Bolckow Vaughan u. Co. in Middlesborough, aus verhältnißmäßig kleinen Anfängen durch unseren kürzlich erst verstorbenen Landsmann, den Mecklenburger Bolckow, auf die jetzige Höhe gebracht, bietet diese Garantien. In jeder Beziehung finanziell unabhängig, in jeder Beziehung kommerziell und technisch geleitet und unabhängig von den Fluktuationen des Eisen- und Kohlenmarktes durch Besitz eigener Gruben und Hochöfen, deren Produktion an Roheisen, Spiegel und Ferromangan ca. 1 000 t pro Tag betragen, wird dieselbe in der Lage sein, den weitgehendsten Ansprüchen gerecht zu werden. Dabei bin ich ermächtigt, die für die deutschen Bahnen im Allgemeinen üblichen Bedingungen voll und ganz zu akzeptiren und bei einigermaßen bedeutenden Aufträgen Preise zu stellen, welche bei anerkannt vorzüglicher Qualität so lange jeder Konkurrenz spotten, bis die Schienenvereinigung sich herbeiläßt, mit ihren Preisen auf ein den Selbstkosten mehr entsprechendes Maß herabzugehen. Mit

der ergebenen Bitte, bei etwa eintretendem Bedarf mich in Konkurrenz heranziehen zu wollen, indem ich mich bereit erkläre ꝛc."

Dieses Schreiben hat mein Bedenken gegen die mit vorübergehender Preisermäßigung die inländische Industrie niederdrückende Konkurrenz des Auslandes außerordentlich vermehrt. Bei der Auffassung, die wir als weitverzweigte Transportverwaltung in Beziehung auf die Erhaltung der vollen Lebensfähigkeit der bei uns früher blühenden Werke haben, müssen wir uns sagen, daß eine derartige Konkurrenz des Auslandes, die zunächst die inländischen Werke vollständig zum Erliegen zu bringen sucht, wie dies aus dem Briefe hervorzuleuchten scheint, schließlich dahin führen wird, daß, wenn einmal zunächst diese inländische Konkurrenz als ebenbürtige aus dem Wege geschafft ist, dann uns wiederum höhere und hohe Preise sicherlich werden hingestellt werden. Eine solche Fluktuation kann in keiner Weise dienen, und diese Fluktuation trifft schließlich den Konsumenten am härtesten, wenn er in einzelnen kurzen Zeiten auch einmal billiger etwas bezieht, nachher aber dann wiederum zu unangemessen theuren Preisen sich das nöthige Verbrauchsprodukt verschaffen muß.

Herr **Stumm**: Sie hatten vorhin die Frage eines Kommissionsmitgliedes, ob der Niedergang der Industrie seit 1873 in der That auf Aufhebung der Zölle mit zurückzuführen sei, dahin beantwortet, daß das nicht genau ermittelt werden könnte. Nun haben Sie aber eben zugegeben, daß diese Aufhebung der Zölle für Eisenbahnschienen und anderes Eisenmaterial dadurch gar nicht wirksam geworden sei, daß die meisten Bahnen — die Staatsbahnen thun dies ja in erhöhtem Maße — die freie Konkurrenz nicht zulassen, sondern den inländischen Werken höhere Preise zahlen. Sie haben sogar erklärt, daß, wenn dieser Zustand aufhöre, Ihrer Ueberzeugung nach die ausländischen Schienen den deutschen Markt beherrschen würden. Sie würden also damit zugeben, daß auf dieses Eisenbahnmaterial doch die Aufhebung des Zolles direkt eingewirkt haben würde, wenn sie nicht durch die Maßregel der Bahnen unwirksam geworden wäre. Ich stelle deshalb die Frage: wenn mit Aufhebung der Zölle in den Jahren 1877/78 die ausländische Konkurrenz, wie es auf dem gewöhnlichen Handelsmarkte natürlich geschieht, dann den Vorzug bekommt, wenn sie billiger ist, wenn dieses Prinzip auf den Eisenbahnen pure angewendet würde, würden Sie dann zugeben, daß die Aufhebung der Zölle einen sehr erheblichen Einfluß auf die Verschlimmerung des Nothstandes ausgeübt haben würde?

Herr **Rennen**: Ich glaube, in meinen früheren Aussagen wird sich ein Widerspruch nicht finden. Ich habe gesagt, daß die Aufhebung der Zölle im Jahre 1873 nicht allein das Heruntergehen des Wohlstandes in dem in die Erscheinung getretenen Maße bewirkt habe, — in welchem Umfange die im Allgemeinen anerkannte Einwirkung der völligen Aufhebung der Eisenzölle stattgehabt, dafür fehle mir der Maßstab. Auf die jetzt aufgestellte Frage, inwiefern die unbeschränkte ausländische Konkurrenz die inländischen Werke zum allmählichen Erliegen bringen möchte, antworte ich, daß ich allerdings zur Annahme geneigt bin, daß die ausländische Konkurrenz, wie sie jetzt in die Erscheinung tritt — und zum Belag dafür habe ich vorher den Brief vorgelesen — die inländische Eisenindustrie in ihrer Lebensfähigkeit sehr empfindlich — ich möchte sagen tödtlich — treffen wird. Denn diese Tendenz scheint mir in dem Hinaustreten des Auslandes mit Preisanerbieten zu liegen, die meines Dafürhaltens weder in dem Produktionslande selbst von den Werken für die Konsumtion des Inlandes bewilligt, oder dort noch als lohnende für sich anerkannt werden.

Herr **Stumm**: Ich möchte nur bemerken, daß ich einen Widerspruch dem Herrn Sachverständigen gewiß nicht vorwerfen wollte, im Gegentheil halte ich seine Auseinandersetzung für vollständig richtig, und finde die Erklärung, daß die Einwirkung nicht nachweislich gewesen sei, darin, daß eben für Schienen eine besondere Begünstigung stattgefunden hat. Ich wollte also nur das Eine konstatiren, daß für Schienen ꝛc. ein nachweisbarer Einfluß der Aufhebung der Zölle stattgefunden haben würde, wenn diese Produktion nicht eingetreten wäre, aber einen Widerspruch wollte ich in keiner Weise behaupten.

Herr **Rennen**: Nur ergänzend auf die von Herrn Stumm gestellte Frage habe ich mich dahin auszusprechen, daß ich in der Konkurrenz des Auslandes, wie sie in neuerer Zeit auf dem inländischen Markte auftritt, eine Schädigung des Wohlstandes bei uns finde. Die Thatsachen, durch welche die Eisenbahnen ein andauerndes Sinken des Wohlstandes in weiteren Kreisen — nicht blos in den unmittelbar bei der Eisenindustrie und dem eng damit verbundenen Bergbau beschäftigten Kreisen einer zahlreichen Bevölkerung — meines Erachtens bekunden, habe ich schon früher bei den Ergebnissen unseres Personen- und Güterverkehrs in den letzten Jahren näher angeführt.

Vorsitzender: Ich möchte doch noch konstatiren, daß die Frage, die ich vorhin stellte, in Bezug auf den Einfluß der Aufhebung der Zölle nicht dahin ging, ob die Aufhebung der Zölle den Wohlstand und die Existenz der Werke gefährdet habe, sondern ob die Eisenbahnen billigere Preise durch die Aufhebung erlangt haben?

Herr **Stumm**: Ich muß darauf bemerken, daß sich meine Aeußerung nicht auf die Frage bezog, die der Herr Vorsitzende gestellt hatte, sondern auf die Frage des Herrn Geheimrath Huber.

Herr **Rennen**: Ich glaubte die Frage in der Weise beantworten zu dürfen, wie ich es vorhin gethan habe, weil es in der Frage heißt: ist es Ihnen vortheilhaft oder nachtheilig gewesen?

Herr **v. Schloer**: Nur eine kurze Bemerkung. Der Herr Sachverständige haben uns ja durch Bekanntgabe dieser Zuschrift einen Blick werfen lassen in die Bestrebungen, die von Seiten des Auslandes gemacht werden, um den deutschen Markt vollständig zu erringen und die deutsche Industrie zurückzudrängen. Es ist auch von anderer Seite bemerkt worden, daß gerade in neuerer Zeit das Ausland außerordentliche Anstrengungen in dieser Richtung gemacht hat. Nun möchte ich fragen, ob der Herr Sachverständige nicht auch spezielle Offerten kenne, die dasselbe Bestreben, unter allen Umständen die inländische Produktion zurückzubrängen, darthun; sind Ihnen solche Offerten an deutsche Bahnen bezüglich Schienenlieferungen bekannt, welche dieses Bestreben bereits thatsächlich zum Ausdruck gebracht haben?

Herr **Rennen**: Ich sehe die Offerte, welche von Seiten eines belgischen Werkes bei der letzten Submission von 7½ Millionen Kilogramm Schienen zu dem angegebenen Preise an uns ergangen ist, als solche an.

Herr **Stumm**: Können Sie uns angeben, welche Preise das belgische Werk augenblicklich von den belgischen Bahnen erlangt?

Herr **Rennen**: Das würde sich aus dem Nachweise C. ergeben.

Dieser Nachweis bringt mich schließlich auf etwas Anderes noch, was mir mehr gesprächsweise mitgetheit worden ist und sich wahrscheinlich aus den früheren Aussagen an dieser Stelle konstatiren läßt. In dem Nachweise C. sind u. A., wenn ich abschweifen darf, die Stahlschienen angegeben, wie sie die französische Nord- und die französische Ostbahn in den letzten Jahren bezogen haben, von 204 bis 218 *M.* die Nordbahn, die Ostbahn zu 170 und 172 *M.*, bagegen soll das Werk von Creuzot im Jahre 1877 die gleichen Schienen franko Barcellona zu 200 Frcs. angeboten haben, während 177 Frcs. im billigsten und 200 Frcs. im höheren Preise in Frankreich selbst gezahlt wird.

Vorsitzender: Das würden 160 *M.* sein.

Herr **Rennen:** Ja, dasselbe Werk von Creuzot soll die Stahlschienen zu 225 Frcs. nach Genua hin und zu 250 Frcs. franko Ankona submittirt haben. Es geht daraus das Eine hervor, daß unter dem Schutze des Zolles für den Verbrauch im Inlande in Frankreich die französischen Werke nach meiner Meinung bei Weitem exportfähiger werden durch billige Preise in der Konkurrenz gegen die deutschen. Aehnlich liegt das Verhältniß bei Bandagen. Die Bandagen werden in diesem Jahre in Frankreich mit 26,5 und 25,60 *M.* pro 100 kg bezahlt, und Creuzot soll die Bandagen zu 23 Frcs. franko Genua angestellt haben, ebenso nach Ankona zu 26 Frcs. franko, während in Frankreich selbst mehr als 26 *M.* gezahlt werden mußten.

Vorsitzender: Also 18 *M.* gegen 26?

Herr **Stumm:** Für Belgien, was mich am meisten interessirt, sind mehr die Schienen — ich darf dabei bemerken, daß ja in der Tabelle nur Durchschnittspreise enthalten sind — in neuester Zeit wohl erheblich heruntergegangen?

Herr **Rennen:** Für Belgien sind die Preise für die letzten Jahre von den Bahnverwaltungen mir nicht angegeben worden.

Vorsitzender: Nun dürfen wir vielleicht noch erfahren, in welcher Weise Sie diese Submission veranlassen? Werden dieselben ganz öffentlich ausgeschrieben, oder fragen Sie bei den einzelnen Werken an, wie sie die Preise stellen?

Herr **Rennen:** Das Verfahren ist bei uns verschieden. Bei denjenigen Sachen, hinsichtlich derer wir glauben, daß eine größere Konkurrenz durch die öffentliche Publikation herzutritt, und die mehr allgemeine Verbrauchsartikel für größere Kreise sind, werden die Submissionen in öffentlichen Blättern ausgeschrieben.

Vorsitzender: Und halten Sie sich dann an das Ergebniß der Submission gebunden?

Herr **Rennen:** Nicht absolut. Ist das Resultat aus den verschiedenen Offerten ein solches, daß wir darauf abschließen können, d. h. ist der billigstfordernde Submittent in Beziehung auf Leistungsfähigkeit und erfahrungsmäßig gute Lieferung uns bekannt, oder glaubwürdig empfohlen, so erhält dieser den Zuschlag. Im anderen Falle gehen wir nicht auf die billigste Offerte ein, sondern fragen bei den uns als tüchtig und zuverlässig bekannten Mitsubmittenten an, ob sie die Lieferung zu dem uns anerbotenen billigeren Preise übernehmen wollen, und bei gleichen Preisen wird dann in der Regel das Lieferungsquantum unter denselben getheilt. Die Eröffnung der Submissionen findet nicht vor den Submittenten statt, wie dies anderwärts häufig der Fall ist, sondern im Direktionskollegium, welches über den Zuschlag beräth und entscheidet.

Vorsitzender: Würden Sie vielleicht in der Lage sein, uns mitzutheilen, welche Quantitäten von verschiedenen Eisenfabrikaten bei Ihnen im Jahre verwendet werden?

Herr **Rennen:** Dies ergiebt sich aus den Nachweisen A. und B., welche zu überreichen ich mich beehrte.

Herr **Stumm:** Mit Ausnahme der Bestellungen für die Neubauten?

Herr **Rennen:** Da das ganze Eisen- und Stahlmaterial, welches für den Oberbau, auch bei den neuzubauenden Bahnen, verbraucht wird, in dem Nachweise A. enthalten ist, können nur geringe Quantitäten direkt von der Neubauabtheilung bestellten Eisenmaterials unberücksichtigt geblieben sein. Dabei muß ich jedoch ausdrücklich hervorheben, daß die besonderen Eisenkonstruktionen für Brücken, Wegeüberführungen u. s. w., welche beim Baue neuer Linien oft ein erhebliches Objekt bilden, gleichfalls in den Nachweisen nicht enthalten sind.

Herr **Stumm:** Ich meine, das Wort „sämmtlich“ bezieht sich daher nicht auf alle Bezüge für die Neubauten.

Herr **v. Schloer:** Der Herr Sachverständige wären wohl nicht in der Lage, uns beiläufig anzugeben, wie groß der regelmäßige Schienenverbrauch in Deutschland im Allgemeinen ist?

Herr **Rennen:** Nein!

Herr **v. Schloer:** Wenn ich nun auf die Submission zurückkommen darf, so habe ich Sie vielleicht nicht mißverstanden, wenn ich annehme, daß Sie einen Unterschied machen bei Beschaffung Ihrer Materialien insofern, als Sie bei denjenigen Materialien, bei denen auf den ersten Blick die Qualität erkennbar ist, vielleicht mehr geneigt sind, eine öffentliche Submission eintreten zu lassen, als bei denjenigen Materialien, deren Qualität erst durch einen längeren Gebrauch konstatirt werden kann, und daß Sie insbesondere bei Beschaffung dieser letzteren Materialien sich freie Hand vorbehalten gegenüber denjenigen Etablissements, die Ihnen bezüglich der Qualität eine gewisse Garantie durch ihre bisherigen Leistungen zu bieten vermögen. Ich möchte Sie bitten, mir zu sagen, ob ich Sie richtig aufgefaßt habe oder falsch?

Herr **Rennen:** Diejenigen Submissionen, die in Bezug auf den Betrag, auf das Objekt, eine sehr große Bedeutung haben, pflegen wir durch öffentliche Blätter einzuziehen, dagegen wird immerhin die Rücksicht im Auge behalten, aus den erhaltenen Eingängen dasjenige Werk, welches uns erfahrungsmäßig bisher gut geliefert hat, bei annähernd gleichen Preisen zu bevorzugen. Zuweilen wird auch von vornherein, weil man nach Maßgabe des besonderen Lieferungs-Objektes nur auf solche Werke Rücksicht nehmen will, die anerkannt das Tüchtigste leisten, auf diese die engere Submission beschränkt. Das letztere geschieht namentlich bei Gegenständen wie bei Lokomotiven, Personenwagen, Güterwagen besonderer Konstruktion u. s., w. bei denen der Preis ja nicht das allein ausschlaggebende Moment für den ökonomischen Werth bildet. In Beziehung auf die eingegangenen Submissionen wird selbst bei engeren Submissionen nicht unbedingt den Mindestfordernden sofort der Zuschlag ertheilt, sondern zuweilen die Frage näher erörtert: ist nicht dasselbe gute Material oder Fabrikat noch billiger zu beschaffen? Dann treten weitere Verhandlungen mit den Submittenten ein.

Herr **Stumm:** Würden Sie vielleicht den durchschnittlichen Verschleiß in Jahren für Stahlschienen angeben können, die Ihre Techniker jetzt annehmen?

Herr **Rennen:** Maßgebende Erfahrung haben wir in dieser Beziehung noch nicht, denn die Stahlschienen liegen bei uns im großen Durchschnitt noch nicht so lange, daß irgendwie eine starke Verschleißperiode eingetreten sein könnte. Dagegen nach den Angriffen, welche die Stahlschienen an Stellen erleiden, die besonders ungünstig für ihre Erhaltung sind, also auf geneigten Ebenen, in starken Kurven, auf Rangirbahnhöfen mit schweren Maschinen, da nehmen wir jetzt für die Berechnung der Haltbarkeit der Stahlschienen an, daß gute Stahlschienen durchgängig wenigstens 20 Jahre halten müssen.

Frage 9:

Würde die Wiedereinführung von Zöllen für die Produkte der deutschen Eisenindustrie Nachtheile für Sie herbeiführen und in welchem Maße?

Den Nachtheil werden wir durch eine Wiedereinführung mäßiger Zölle wohl zu erwarten haben, daß wir die gegenwärtigen niedrigsten Preise bei dem Verbrauchsmaterial nicht mehr in dem Grade zur Erscheinung kommen sehen, als dies in letzterer Zeit der Fall war. Da wir aber selbst diese Preise vom Auslande nicht direkt benutzt haben, so liegt darin wohl schon der Ausdruck, daß wir bis zu einem gewissen enge zu begrenzenden Maße einen Schutz der inländischen Industrie durch einen Zoll nicht für unvortheilhaft, sondern für die Eisenbahnen als solche für vortheilhaft erachten.

Wie weit dieser Schutz zu gehen hat, das würde die zehnte Frage sein.

Frage 10:

Welche Zollsätze halten Sie event. ohne wesentliche Schädigung Ihrer Interessen für zulässig?

Darüber kann ich mir irgend ein sachgemäßes Urtheil wohl kaum erlauben. Eins aber scheint mir von großer Bedeutung zu sein, daß dieser mäßige Schutzzoll möglichst bald eintrete, ehe durch das Stagniren die weniger lebensfähigen, das heißt, die nicht mit großem eigenen Kapital betriebenen Werke vollständig zum Erliegen gekommen sind. Es wird mehrfach die Behauptung aufgestellt, es müsse ein durchgreifender Gesundungsprozeß stattfinden, es sei vorzugsweise die Ueberproduktion, welche diese Kalamität hervorgerufen habe, und ein Schutzzoll werde diese Ueberproduktion nicht abhalten, vielmehr würden durch denselben eine Menge Werke noch längere Zeit im Betriebe bleiben, die dazu weniger berechtigt erscheinen. Ich kann von meinem Standpunkte aus diese Ansicht nicht theilen. Ich halte dafür, daß der Schutz auch dieser Werke vor dem Erliegen, also die Aufrechterhaltung der großen Konkurrenz im Innern gerade dem Konsumenten die beste Sicherheit in Beziehung auf die Preise, auf die Mäßigerhaltung der Preise gewährt. Eine Vereinigung der einzelnen größeren Etablissements, der wir ja in Bezug auf Schienen und auf andere bedeutende Fabrikate gegenübergestanden haben, und deren Vorhandensein ich mehr durch die ganz exzeptionelle Lage entschuldbar finde, als daß ich derselben eine natürliche Existenzberechtigung zuzuschreiben vermag, diese Vereinigung wird auch für die Zukunft erleichtert und die Möglichkeit ja Wahrscheinlichkeit für eine solche Vereinigung außerordentlich vermehrt und deshalb für den Konsumenten um so gefährlicher werden, je weniger Werke, und wenn nur mit großen eigenen Kräften arbeitende Werke existent bleiben, denn dann ist für die Preisnormirung eine gegenseitige Verständigung und Verbindung sehr leicht erzielt. Dann liegt die Möglichkeit nahe, daß bei einem etwas hohen Zolle dieser Zoll den Konsumenten mehr, als jetzt beabsichtigt wird, belastet. Ein bald eintretender mäßiger Zoll, der die Erhaltung auch kleinerer strebsamer Werke durch Sicherung des inländischen Verbrauches bei angemessenen Preisen gegen das Ausland gestattet, durch die große innere Konkurrenz das gegenseitige Vorwärtsstreben nicht erkalten läßt, macht auch die inländische Produktion, wie das Ausland lehrt, konkurrenzfähiger gegen das Ausland im Export. Aus den Mittheilungen, die uns gemacht sind, habe ich das Bild nicht gewinnen können, daß wir an einer so erheblichen Ueberproduktion leiden. Der Vergleich der Mehrproduktion bei uns und des inländischen Verbrauches mit der Produktion und Konsumtion anderer Länder zeigt, daß der Verbrauch dort pro Kopf ja erheblich größer ist, als bei uns; ferner ist es mir aufgefallen, daß in den letzten Jahren gerade der Verbrauch pro Kopf bei uns nicht unbedeutend gefallen ist, während die Produktion bei mäßigen Preisen gleichzeitig gestiegen ist. Dieser Vergleich mit den verschiedenen angrenzenden Ländern über den Verbrauch des Eisens pro Kopf scheint mir nach der Stellung, die Deutschland im volkswirthschaftlichen Leben einnimmt, doch noch die Möglichkeit und Wahrscheinlichkeit einer erheblichen Steigerung des innern Verbrauchs zuzulassen, so, daß auch eine größere Produktion noch immerhin keine Ueberproduktion sein würde. Sollte nicht auch der Rückgang des Wohlstandes zur Zeit die Veranlassung sein, daß, obgleich das Eisen billiger geworden, und obgleich dasselbe in so vieler Hinsicht das Holz zu ersetzen berufen ist, dennoch in den letzten Jahren der Verbrauch pro Kopf bei uns abgenommen hat?

Vorsitzender: Wenn ich noch einmal auf die Schienen-Fabrikantenvereinigung zurückkommen darf: ist Ihnen bekannt, auf welche Werke sich dieselbe augenblicklich erstreckt?

Herr **Rennen**: Nein, die sämmtlichen Werke sind mir nicht bekannt. Nur einzelne Werke kenne ich als Betheiligte, von diesen Einzelne auch nur durch Schlußfolge, indem so bald es sich um größere Submissionen oder Vergebung von Material gehandelt hat, wir dann dem von dieser Vereinigung gleichförmig festgestellten Preise gegenüberstanden.

Vorsitzender: Ist Ihnen aber auch bekannt, daß eine ähnliche Vereinigung eines größeren Theils der niederrheinisch-westfälischen Walzwerke, vielleicht auch am Oberrhein, früher bestanden hat?

Herr **Rennen:** Ja, auch früher ist uns das bemerkbar geworden.

Herr **Meier**: Noch zur Zeit der Zölle?

Herr **Rennen**: Ja!

Herr **Huber**: Ist Ihnen vielleicht auch von einer ähnlichen Vereinigung von Lokomotivfabriken etwas bekannt?

Herr **Rennen:** Ich habe dies nur schließen können aus der Gleichförmigkeit der Preise, die uns eingereicht wurden, nicht aus direktem Wissen, wie dies bei dem Verbande der Schienenfabrikanten bezüglich mehrerer Theilnehmer bei mir der Fall ist.

Herr **Stumm**: Ich weiß nicht, ob der Herr Sachverständige die Frage des Herrn Vorsitzenden vorhin ganz strikte so aufgefaßt hat, wie sie gestellt war? Der Herr Vorsitzende meinte, ob die oberrheinischen Werke an dieser Vereinigung auch Theil genommen hätten?

Herr **Rennen:** Das ist mir nicht bekannt; ich bezweifele es jedoch.

Herr **Stumm**: Denn ich für meine Person müßte dagegen remonstriren.

Herr **Rennen**: Ergänzend habe ich hinzuzufügen, daß mir nicht sämmtliche Mitglieder dieser Verbindung bekannt sind, daß ich nur einzelne kenne, und aus den Offerten, wie sie bei der Rheinischen Eisenbahn eingehen, am Ende wohl schließen kann, welche Werke in der Verbindung sind.

Vorsitzender: Da mir persönlich die einzelnen Werke nicht bekannt sind, so habe ich die Frage allgemein gestellt, nicht nur in Beziehung auf die niederrheinisch-westfälischen, sondern auch mit Bezug auf die oberrheinischen, wenn mir auch das wohl bekannt ist, daß ein Theil derselben nicht betheiligt war.

Hat einer von den Herren noch an den Herrn Sachverständigen eine Frage zu richten?

Hat der Herr Sachverständige noch eine Bemerkung zu machen?

Ich kann damit die Vernehmung unter Abstattung des besten Dankes schließen.

(Schluß 12 Uhr 20 Minuten.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Fünfunddreißigste Vernehmung

am

25. November 1878

(Nachmittag 12 Uhr 50 Minuten).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender.
„ Geh. Ober-Regierungsrath Huber.
„ Königl. Bayr. Staatsrath v. Schloer.
„ Geh. Kommerzienrath Stumm.
„ H. H. Meier.
„ Geh. Bergrath Dr. Wedding.

Sachverständiger: Herr Bergrath Scherbening aus Lipine in Oberschlesien.

(Fragebogen B.)

Vorsitzender: Herr Bergrath, Scherbening betreibt selbst kein Eisenhüttenwerk, ist jedoch mit den Verhältnissen in Oberschlesien ganz genau bekannt und ist namentlich in der Lage, die Verhältnisse des Steinkohlenbergbaues ganz genau anzugeben.

Wir können in den Fragebogen B. eintreten.

I.

Wirthschaftliche Lage.

a. Selbstkosten.

Frage 1:

Wie hoch sind die Selbstkosten des Eisensteins, der Steinkohlen und Koks auf den Werken Ihres Bezirks?

Herr **Scherbening**: Die in Oberschlesien verhütteten Eisenerze sind zu $^3/_4$ Brauneisenerze, die der Muschelkalkformation entstammen. Die Selbstkosten loko Hütte betragen im Durchschnitt 28 ₰, davon sind etwa 9—12 ₰ Transportkosten, die Gestehungskosten an der Förderung variiren ganz außerordentlich, im Minimum betragen sie (wohl nur für einen sehr kleinen Theil der Förderung) etwa 7 ₰, steigen aber bis zu 35 ₰ pro Zentner.

Herr **Meier**: Ist das alles pro Zentner?

Herr **Stumm**: In Schlesien rechnet man allgemein nach Zentner.

Herr **Scherbening**: Etwa 3 pCt. der verhütteten Eisenerze sind Thoneisenstein aus der Steinkohlen- und Juraformation. Für diese betragen die Kosten etwa 50 ₰; dann werden in neuerer Zeit Spatheisensteine von Ungarn und Steiermark eingeführt, etwa $5{,}_8$ pCt., und zur Darstellung von Qualitätseisen verwendet, aber auch zur Aufbesserung des Eisens, wo größere Quantitäten Schlacken verschmolzen werden; die kommen gegenwärtig etwa 1 ℳ bis $1{,}_{20}$ ℳ zu stehen, demnächst sind ganz geringfügige Quantitäten von Rotheisensteinen aus Niederschlesien, versuchsweise auch Magneteisensteine aus Thüringen (speziell auf Borsigwerk) eingeführt. Die Reste der verhütteten Erze bilden Schlacken von Puddelwerken.

Herr **Stumm**: Welches Ausbringen haben die Erze, die Sie genannt haben?

Herr **Scherbening**: Das durchschnittliche Ausbringen beträgt etwa 31 pCt. der Gesammtbeschickung, Brauneisensteine werden etwa mit 26 und 27 pCt. ausgebracht.

Herr **Stumm**: Im Hochofen?

Herr **Scherbening**: Ja. Thoneisensteine variiren zwischen 40—45 pCt., ausnahmsweise etwas höher, Spathe werden mit 45 pCt. ausgebracht werden.

Vorsitzender: Sind in Bezug auf Eisenerze noch Bemerkungen zu machen?

Wir können übergehen zu den Steinkohlen.

Herr **Scherbening**: Für Steinkohlen gibt den Anhalt die Denkschrift, die dem Herrn Minister seitens der oberschlesischen Kohlenproduzenten überreicht worden ist, um eine Begünstigung für die Tarife nach den Ostseeprovinzen zu erreichen; in dieser ist für etwa $^3/_4$ der gesammten Steinkohlenförderung Oberschlesiens der Selbstkostenbetrag auf $19{,}_{43}$ ₰ ermittelt worden. Dieser Betrag ist wohl schon jetzt wieder wesentlich unterschritten; dazu würden dann für die

Amortisation der Anlagen, aber nicht für die Amortisation der Substanz, noch 4,6 ₰ hinzutreten. Bei diesen 4,6 ₰ hat der Verfasser der Denkschrift eine 15jährige Amortisationsperiode angenommen; da diese für größere Anlagen etwas kurz bemessen ist, möchte ich davon noch etwa 1 ₰ zurückrechnen, diesen Pfennig aber für die Amortisation der Substanz selbst in Rechnung stellen, so daß sich dann ein Selbstkostensatz von 24 ₰ pro Zentner ergeben würde. In neuester Zeit sinken die Selbstkosten allerdings noch wesentlich besonders darum herab, daß die sich ungünstiger bauenden Flötze ganz verlassen werden und bei der Förderung von großen Gruben die günstigen Arbeiten bei weitem mehr überwiegen. Die Gruben, welche am günstigsten situirt sind, haben ohne Amortisation etwa Selbstkosten zwischen 14 und 15 ₰.

Vorsitzender: Wir würden nun übergehen zu den Selbstkosten der Koks, von denen Sie auch persönlich genau unterrichtet sind.

Herr **Scherbening:** Die backfähigen Kohlen beschränken sich bekanntlich auf die Königin Luise- und Konkordiagrube bei Zabrze, auf die Florentinegrube bei Beuthen und Mathildengrube bei Königshütte.

Vorsitzender: Der Mathildengrube stehen Sie persönlich vor?

Herr **Scherbening:** Ja. Endlich noch die Königsgrube, die aber in neuerer Zeit noch sehr wenig Backkohlen gefördert hat. Maßgebend für den Preis der letzteren war bis dahin immer die Königin Luisegrube, das bekannte Staatswerk. Die Backkohlen wurden im laufenden Jahre dort loko Förderung im Großen mit 19 ₰ pro Ctr. abgegeben, sind aber für nächstes Jahr mit 17 ₰ in Aussicht gestellt. Danach ergab sich zeither für Zabrze, wo sich die größten Koksanstalten befinden, ein Kokspreis von 50—52 ₰, der loko Hochofenwerk je nach der Fracht variirt, so daß beispielsweise der Koks der Königshütte auf 57 ₰, der der Laurahütte etwa auf 62 ₰ zu stehen kam, es richtet sich der Preis natürlich theilweise nach den Abschlüssen der Koksanstalten, die aus früheren Zeiten herrühren. Der billigste Satz, der vom nächsten Jahre Platz greifen wird, dürfte doch nicht unter 48 ₰ loko Werk herabgehen.

Herr **Stumm:** Loko Eisenwerk oder loko Koksanlage?

Herr **Scherbening:** Loko Eisenwerk. — Beispielsweise ist ein Abschluß gemacht zwischen Donnersmarckhütte und Borsigwerk, wonach dieses den Koks mit 48 ₰ loko Donnersmarckhütte erhält.

Vorsitzender: Herr Braetsch selbst hat uns den Preis auf 54 ₰ angegeben!

Herr **Meier:** Ist der von Ihnen angegebene Preis loko Koferei gemeint?

Herr **Scherbening:** Ja.

Vorsitzender: Sie wissen uns vielleicht auch die Selbstkosten derjenigen Koks anzugeben, die aus Stückkohlen in Meilern gemacht werden, was ja mehr und mehr verschwindet?

Herr **Scherbening:** Das variirt ganz außerordentlich nach der Lage der betreffenden Grube. Beispielsweise zu Antonienhütte, die ziemlich entlegen für den übrigen Absatz ihrer Stückkohle liegt, und deswegen bisher auch sehr niedrigen Preis für Stückkohle, bei guter Qualität der Kohle, hat, wird der Koks von Stückkohlen kaum höher als 54 ₰ zu stehen kommen, andererseits geht der Preis auf Kohlengruben, die eine sehr günstige Lage für den Absatz haben, bis an 65 ₰ herauf.

Herr **Stumm:** Da würde also der Koks, der aus Stückkohlen in Meilern dargestellt ist, unter günstigen Verhältnissen nicht theurer kommen, wie Koks, die aus fettem Gries erzeugt werden?

Herr **Scherbening:** Gewöhnlich ist der doch theurer, aber besonders die Königshütte hat die Produktion von Koks dann bevorzugt, wenn sie nicht genügenden Absatz ihrer Stückkohle hatte. Andererseits wird dem Stückkoks größere Tragfähigkeit zugeschrieben und deshalb auch ein höherer Preis gegenüber den Backkohlen berechnet.

Herr **Stumm:** Sie selbst stellen keinen Stückkohlenkoks dar?

Vorsitzender: Aber Sie fabriziren Koks aus kleinen Kohlen in Apolt'schen Oefen?

Herr **Scherbening:** Ja. Alle diese Selbstkosten sind, außer wo ich es speziell angegeben habe, ohne Amortisation berechnet.

Herr **Stumm:** Welches Ausbringen aus den Kohlen legen Sie dieser Selbstkostenberechnung zu Grunde?

Herr **Scherbening:** Das variirt etwas über und unter 60 pCt.

Herr **Stumm:** Bei Gries! Wie hoch ist bei Stückkohle das Ausbringen?

Herr **Scherbening:** Bei besserer Kohle etwa 50 bis 55 pCt.

Herr **Stumm:** Aufbereitung der Kohle findet nirgends statt?

Herr **Scherbening:** Separation mit der Hand.

Herr **Stumm:** Wie hoch ist der Aschegehalt der Koks, die Sie produziren?

Herr **Scherbening:** Der Aschegehalt unserer Koks beträgt etwa 7 pCt., die Koks von Zabrze haben etwa 9 pCt.

Frage 2:

Welchen Antheil daran haben:
- die Löhne der Arbeiter,
- die Zwischentransporte,
- die Bergwerkssteuer und die Abgaben an die Knappschaftskassen,
- die allgemeinen Betriebs- und Unterhaltungskosten?

Bei den Brauneisenerzen, die mittelst der einfachsten Fördermethode gewonnen werden, betragen die Arbeitslöhne bis 90 pCt. aller Ausgaben, in Höhe von 7—12 ₰

Im Allgemeinen schwanken dieselben zwischen 25 bis 60 pCt. der Gestehungskosten. Der Zwischentransport absorbirt 5—14 ₰ je nach der Transportlänge, also 20 bis 55 pCt. des Betrages der Selbstkosten, den ich vorhin mit zu 28 ₰ angegeben habe.

Die Eisenerze sind bekanntlich in Schlesien nicht Regal, sondern gehören zum Grundeigenthum. In Folge dessen sind sie keiner anderen Steuer, als der Gewerbesteuer unterworfen, diese Steuer und die Knappschaftsbeiträge betragen etwa 0,3 bis 0,6 ₰ pro Zentner, die übrigen Kosten sind 5—10 ₰, das richtet sich besonders nach der Schachttiefe und ob Wasserhaltung zur Gewinnung erforderlich ist oder nicht. Für Thoneisensteine stellt sich das Verhältniß der Art, daß die Gewinnung, welche eine sehr untergeordnete ist und durch sogen. Duckelbau erfolgt, etwa die Hälfte der Kosten für Arbeitslöhne in Anspruch nimmt. Für die Spatheisensteine, die aus dem Auslande importirt werden, ist das Verhältniß schwer genau zu bestimmen, jedoch kommt der bei weitem größte Theil auf die Transportkosten, so daß man wohl mit ziemlicher Sicherheit sagen kann: 90 pCt. sind Transportkosten.

Herr **Stumm:** Diese Eisensteine werden ja wohl zum Theil in der Weise gewonnen, daß einfach alte Halden in die Waggons geladen werden?

Herr **Scherbening:** Sie rühren größtentheils aus Ungarn vom Kupferbergbau her, wo Spatheisenstein als Nebengestein einbricht, und sind häufig durch Kupfer etwas verunreinigt, nur die bevorzugten Gottersbacher Erze sind davon frei. An günstig gelegenen Punkten werden die Halden

direkt in die Eisenbahnwaggons geladen. Der Eisenbahntransport kostet 78 ₰ bei den jetzigen Kursverhältnissen; wenn sie heut zu 98 ₰ angeboten werden, so geht daraus hervor, daß der Unternehmergewinn heute nur ein sehr kleiner sein kann. Ueber die Frachten der steyermärkischen Erze ist es mir nicht möglich gewesen, Genaueres zu erfahren, weil die Eisenbahntarife der österreichischen Bahnen dafür keinen genügenden Anhalt bieten. Die Ermäßigungen, welche dieselben gewähren, entziehen sich vollständig der Kontrole. Schlacken, die ja auch einen wesentlichen Theil des Erzes bilden, beanspruchen natürlich keine Arbeitslöhne, ehe sie zur Verladung kommen und es sind nur die Transportkosten und der Gewinn des Zwischenhändlers, die da den Werth ausmachen.

Bei Kohlen betragen die direkten Arbeitslöhne 10—12 ₰, die Transportkosten betragen in maximo 7 ₰. Hierbei sehe ich allerdings von dem Sawatzkywerke, einem 66 km vom Kohlenrevier entfernt liegenden Puddelwerke ab. Die Bergwerkssteuer und Knappschaftsgefälle belasten den Zentner Kohle etwa mit 0,6 — 0,9 ₰ und die übrigen unter der letzten Rubrik hier bezeichneten Beträge machen etwa 6—8 ₰ aus.

Bei Koks gestaltet sich das Werthsverhältniß natürlich der Kohle entsprechend.

Frage 3:

Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen, die Verzinsung der Anlagekapitalien, und sind diese Beträge unter Nr. 1 miteingerechnet?

Ich habe die Amortisationsquote bei den Selbstkosten, die ich anführte, nicht mit eingerechnet. Feste gleichmäßige Grundsätze für die Amortisation bestehen in Oberschlesien nicht. Die Werke verfahren da ganz verschieden. Einzelne werfen sofort sämmtliche Baukosten auf den Betrieb und haben also dann nichts zu amortisiren. Die Regel ist aber, daß man sich nach dem Bruttoertrage richtet und sieht, wieviel alljährlich zur Amortisation zu verwenden möglich und rathsam ist.

In jüngster Zeit ist allerdings sehr oft wenig oder gar nichts hierzu übrig gewesen, und wenn man eine angemessene Amortisationsrate zu den Selbstkosten hinzurechnet, so ergibt sich in den allermeisten Fällen ein Verlust. Dies wird auch in der Denkschrift, welche dem Herrn Minister überreicht worden ist und von der ich vorhin schon sprach, bezüglich der Kohlen bestätigt. Nach derselben ergibt sich unter Hinzurechnung einer Amortisationsquote ein Verlust von 1,2 ₰ pro Zentner gewonnener Kohle.

Herr **Stumm**: Für ganz Oberschlesien?

Herr **Scherbening**: Für diese 75 pCt., die da in Rechnung gezogen worden sind.

Vorsitzender: Es handelt sich in jener Denkschrift hauptsächlich darum, den Herrn Minister zu vermögen, die Frachten der Bahnen, die zur Ostsee führen, soweit zu ermäßigen, daß eine Konkurrenz nicht allein an den einheimischen Ostseehäfen, sondern an den fremden Ostseehäfen ermöglicht wird.

Frage 4:

Wie liegen die entsprechenden Verhältnisse im Auslande?

Herr **Scherbening**: Ich bin nur in der Lage, über unsere nächste Nachbarschaft sprechen zu können, es sind dies die russischen und österreichischen Kohlenreviere an der oberschlesischen Grenze mit Rußland und Oesterreich. In Rußland sind die Verhältnisse bezüglich der Selbstkosten ungünstiger als bei uns, weil die Arbeiterverhältnisse wesentlich schlechter sind, wenn auch sonst die natürlichen Verhältnisse die gleichen; die Gruben sind erst in der Entwicklung begriffen und arbeiten darum theurer, vor allen Dingen sind es die vielen Feiertage, die dort gang und gäbe sind und die nutzbare Arbeitszeit der Arbeiter wesentlich reduziren; mit der Zeit, wenn da erst ein fester Arbeiterstamm sich gebildet haben wird und mehr Arbeiter verfügbar sind, würde Rußland sehr wohl in der Lage sein, an unsern Grenzen mit uns konkurriren zu können — gegenwärtig gehen nur noch $2\frac{1}{2}$—3 Millionen Zentner deutscher Kohle nach Rußland hinüber. — Die russische Kohlenproduktion wird zum Betrage von 9—10 ₰ pro Zentner geschätzt durch die Vorfracht, die wir von unseren Hauptförderpunkten bis an die Grenze haben und durch die $2\frac{1}{4}$ ₰ Zoll und Spesen, die bei der Expedition in Sosnowice erwachsen.

Vorsitzender: Ist der Zoll nicht höher wie $2\frac{1}{4}$ ₰?

Herr **Scherbening**: Gegenwärtig ist er nicht höher, dabei ist allerdings der heutige niedrige Stand des Rubels in Betracht gezogen.

Vorsitzender: Früher habe ich immer gehört: 5 ₰ für den Centner oder $\frac{1}{2}$ Kopeke pro Pud.

Herr **Scherbening**: Ich habe mir speziell Auskunft erbeten von dem Vertreter der Renard'schen Gruben, die an der Grenze liegen, und der sagt ausdrücklich: die Kosten der Verzollung für ausländische Kohle beträgt einschließlich der Nebenkosten je nach der Größe der einzelnen Transporte $4\frac{1}{2}$ bis $4\frac{2}{3}$ Kopeken pro Korzec. Dies entspricht annähernd 5 ₰ pro Zentner.

Vorsitzender: Der offizielle Satz ist ja $\frac{1}{2}$ Kopeke pro Pud.

(Zustimmung.)

Das würde pro Ctr. $1\frac{1}{2}$ Kop. sein, 1 Kopek ist ungefähr $= 3\frac{1}{2}$ ₰.

Herr **Stumm**: Wir brauchen nicht weiter umzurechnen, denn Kopek pro Pud entspricht fast genau Silbergroschen pro Zentner.

Vorsitzender: Also $\frac{1}{2}$ Sgr. $=$ 5 ₰.

Herr **Scherbening**: Das Ostrauer und Karwiner Revier in Oesterreich hat bedeutend höhere Selbstkosten als Oberschlesien, sie bauen wesentlich schwächere Flötze und haben auch höhere Anlagekosten; mit denen konkurriren wir nur in der Richtung nach Wien und bis jetzt haben die schlesischen Kohlen dort immer noch den Vorrang behauptet.

b. Löhne.

Hat die Lage der Eisenindustrie Einfluß auf die Höhe der gezahlten Arbeitslöhne gehabt, und event. welchen?

Bezüglich der Eisenerze muß das unbedingt bejaht werden, bei Kohlen kommt allerdings der allgemeine Rückgang der Gewerbsthätigkeit noch wesentlicher in Betracht als die Lage der Eisenindustrie. Bei den Eisenerzen sind die Lohnsätze fast auf die Hälfte der Beträge zurückgegangen, die sie im Jahre 1873 gehabt haben. Heute werden die Häuerlöhne der hauptsächlichsten Eisenförderungen bei Tarnowitz 1,6 bis 1,7 *M.* pro Schicht betragen.

Herr **Stumm**: Für die Schicht von wieviel Stunden?

Herr **Scherbening**: Es ist natürlich, daß eine Normalleistung für die Schicht gilt und dementsprechend eine Arbeitsschicht von 7 Stunden effektive Arbeitszeit geleistet wird. Nun verdienen die Leute dadurch mehr, daß sie zeitweilig mehr als eine Schicht verfahren.

Herr **Stumm**: Wieviel Schichten verfahren sie durchschnittlich pro Woche?

Herr **Scherbening**: Der Eisenerzbergmann arbeitet zumeist volle Schichten, allerdings ist derselbe nicht so unter Disziplin wie der Kohlen- und Zinkerzbergmann. Die Kleinheit der Erzfelder und deren zerstreute Lage erschwert die Kontrole. Im Ganzen kann man sagen, daß sie volle Schichten ver-

fahren, jedenfalls ist der durchschnittliche Tagesverdienst höchstens 2 *M.* pro Tag.

Vorsitzender: Wie sind die Auslöhnungsverhältnisse in Oberschlesien? In welcher Weise wird gelöhnt? Wir haben die Frage allerdings früher nicht berücksichtigt, es ist aber interessant, das zu wissen.

Herr **Scherbening:** Die normale Löhnungsweise ist die monatliche, derartig, daß der Mann 14 Tage nach Monatsschluß in Besitz seines Lohnes gelangt. Auf den meisten größeren Werken des Steinkohlenreviers werden 14tägige Vorschüsse gezahlt. Auf die Eisenerzförderungen ist die Löhnung in der Regel nur eine einmalige.

Herr **Stumm:** Wie standen dem gegenüber die Löhne im Jahre 1869?

Herr **Scherbening:** Im Jahre 1869 haben wir etwa dieselbe Höhe gehabt wie jetzt.

c. Frachten.

Frage 1:

Wie hoch sind Ihre Frachten nach den Hauptkonsumtionsplätzen der Eisenindustrie?

Ich verstehe unter Hauptkonsumtionsplätzen hier die Hütten.

Diejenige Hütte, welche den Eisengewinnungspunkten am nächsten gelegen, ist die Tarnowitzer, sie liegt nur 1 bis 2 km von den nächsten Eisenerzförderungen; im großen Durchschnitt aber dürfte die Entfernung immerhin 15 km oder etwa 2 deutsche Meilen betragen, speziell Königshütte wird etwa, wenn man die Erzförderungen bei Beuthen allein in Betracht ziehen würde, nur 1 Meile entfernt sein. Aber da nur etwa die Hälfte des Erzbedarfs von da kommt, die andere aber von Tarnowitz, woher die Entfernung die doppelte ist, und bei den übrigen Hüttenwerken es sich ähnlich verhält, so beträgt die durchschnittliche Entfernung etwa zwischen $1\frac{1}{2}$—2 Meilen.

Herr **Stumm:** Und für die Erze?

Herr **Scherbening:** Das trifft lediglich für die Erze zu.

Die Regel ist, daß die Hochöfen bei der Kohlengrube liegen, nur ausnahmsweise ist es anders, so bezüglich der Tarnowitzer und der Moritzhütte, alle übrigen Hochöfen liegen im Kohlenrevier.

Vorsitzender: Die Gleiwitzer Hütte ist weder im Kohlen- noch im Erzrevier!

Herr **Scherbening:** Ja, allerdings, sie ist aber durch die Oberschlesische Hauptbahn mit der Königin Luisegrube verbunden; für die Kohlen resp. Koks erwachsen bei allen denjenigen Hochofenwerken beachtenswerthe Transportkosten, die nicht in unmittelbarer Nähe von Gruben liegen, welche backfähige Kohlen liefern. Die daher in Betracht kommende Entfernung beträgt in maximo (hier Laurahütte) 21 km in den meisten Fällen jedoch nicht mehr als 1 Meile. Der Erztransport erfolgt zum Theil auf den Oberschlesischen Hauptbahnen, vorzugsweise jedoch auf der schmalspurigen Zweigbahn, deren Geleise meist direkt von dem Hauptförderungspunkt nach den Hüttenplätzen selbst führen.

Vorsitzender: Einer der Herren Sachverständigen hat uns neulich Klagen über die Verhältnisse auf der Zweigbahn vorgetragen.

Herr **Scherbening:** Diese Klagen sind sehr alt, auch bezüglich der Hauptbahnen.

Frage 2:

Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Produkte konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Wir haben drei Haupttransportwege: die Oberschlesische, die Rechte-Oderufer- und die schmalspurige Zweigbahn, die zu der Oberschlesischen Bahn gehört. Auf der Hauptbahn betragen die Transportsätze für kurze Entfernungen (10 bis 20 km) bis $3\frac{1}{4}$ ₰ pro Zentner und Meile und fallen etwa bis $2\frac{3}{4}$ ₰ ab, es kommen hierbei die Uebergangs- und Vorfrachten auf den Anschlußbahnen sehr wesentlich mit in Betracht. Gerade über diese Sätze und über die Tarifsätze im internen Verkehr, der etwa von 20—90 km reicht, sind die meisten Beschwerden erhoben worden. Besonders klagt man auch darüber, daß der Uebergang von der Oberschlesischen auf die Rechte-Oderuferbahn und umgekehrt von jeder der beiden Bahnverwaltungen aufs Aeußerste erschwert wird. Jede will so viel als möglich die Frachten sich zuwenden, und belastet den Uebergangsverkehr deshalb oft, soweit dies nur irgend angeht. Es ist wiederholt der Fall gewesen, daß man vorgezogen hat, per Axe zu transportiren, weil beide Bahnen sich nicht über einen mäßigen Frachtsatz einigen konnten. Die Oberschlesische Zweigbahn hat für kurze Entfernungen ganz enorme Sätze, so z. B. für 2 km einen Frachtsatz von $7\frac{1}{2}$ ₰ pro Zentner und Meile. Dieser Frachtsatz stuft sich bei wachsenden Entfernungen allmählich ab, so zwar, daß bei Transportlängen von 25—30 km etwa 3 ₰ pro Zentner und Meile zu zahlen ist. Auch dieser Satz muß als zu hoch bezeichnet werden.

Frage 3:

Können die Frachten durch zweckmäßige Lade- und Entladevorrichtungen erheblich verringert werden?

Nein, ich glaube es nicht.

Frage 4:

Bestehen Differentialfrachten auf den Absatzwegen der Werke Ihres Bezirks?

Es sind eben mit der wachsenden Transportlänge abfallende Tarife, eigentliche Differentialfrachten wohl nicht.

Frage 5:

Bestehen für den Bergbau im Auslande billigere Frachten als in Deutschland, und in welcher Weise machen sich dieselben geltend?

Im Ausland kommen nur die Frachten Oesterreichs in Betracht und die sind nicht niedriger als bei uns.

Herr **Stumm:** Sie konkurriren doch mit englischen Kohlen?

Vorsitzender: Im Hüttenbezirk aber nicht.

Herr **Stumm:** Die Frage ist doch ziemlich allgemein hier gestellt!

Vorsitzender: Sie haben wohl nur vom Hüttenbezirk selbst gesprochen?

Herr **Scherbening:** Mit den englischen Kohlen konkurriren wir allerdings und zwar nach den Ostseeprovinzen sehr stark. In dieser Richtung stellt sich der Frachtsatz der oberschlesischen Bahn auf $0{,}85$ ₰ pro Zentner und Meile. Die Ermäßigung womöglich auf $\frac{1}{2}$ ₰ ist schon lange der sehnlichste Wunsch der Kohlengrubenbesitzer gewesen, bis jetzt aber noch erfolglos geblieben.

Herr **Stumm:** Sie konkurriren aber in Berlin auch mit westfälischer Kohle. Wie ist da das Verhältniß zwischen den Frachtsätzen Ihrer und der westfälischen Kohle? Sind die Ihrigen auf einem niedrigeren oder höheren Fuße konstruirt wie die westfälischen?

Herr **Scherbening:** Ich glaube, sie sind neuerdings etwas niedriger geworden.

Vorsitzender: Die Ihrigen?

Herr **Scherbening:** Um einen ganz geringen Betrag.

Herr **Stumm:** Sie schicken die Kohlen auf dem Wasserwege nach Berlin?

Herr **Scherbening**: So gut wie nichts, der Transport auf der Oder ist so unsicher, daß er nicht in Betracht kommt.

Herr **Stumm**: Ich habe von Herrn Ravené gehört, daß er Eisen aus den schlesischen Distrikten hauptsächlich auf dem Wasserwege bezieht.

Herr **Scherbening**: Ja. Volle Kahnladungen können nur mit dem ersten Frühjahrswasser schwimmen; außerdem rechnet man gewöhnlich auf das sogenannte Johanniswasser; dieses ist aber oft (und so auch in diesem Jahre) ungenügend oder bleibt ganz aus. In Folge dessen bleiben Kahnladungen, die spät im Frühjahr verfrachtet sind, liegen.

d. Verkaufspreise.

Frage 1:

Welche Verkaufspreise erzielen gegenwärtig Eisenerze, sowie Steinkohlen und Koks in Ihrem Distrikte?

Die Eisenerzpreise entsprechen den Sätzen, die ich vorhin schon angeführt habe, es sind dies eben Verkaufssätze loko Hütte. Bei Kohlen stellt sich gegenwärtig der Preis für Stückkohlen zwischen 24 und 29 ₰ pro Zentner loko Kohlengrube, für Backkohlen 17—19 ₰, Flammkleinkohlen 9 bis 14 ₰, Staubkohlen 1—4 ₰, Koks 47—50 ₰.

Frage 2:

Welchen Theil von der Gesammtkohlenförderung Ihres Distrikts konsumirt die Eisenindustrie?

Im letzten Jahre sind es etwa 18 1/3 pCt. gewesen.

Herr **Stumm**: Von Ihrer speziellen Grube oder vom ganzen Distrikt?

Herr **Scherbening**: Vom ganzen Distrikt.

Vorsitzender: Würden Sie uns von den verschiedenen Jahren vielleicht Zahlen angeben können?

Herr **Scherbening**: Im Jahre 1869 waren es 24 8/10 pCt., im Jahre 1870 22 6/10, 1871 22 6/10, 1872 24 7/10, 1873 23 8/10, 1874 20 7/10, 1875 17 4/10, 1876 23 5/10, 1877 18 2/10; dabei möchte ich bemerken, daß eine wesentliche Verschiebung in der Qualität der Kohlen, die verbraucht worden sind, seit 1869 stattgefunden hat. Im Jahre 1869 arbeiteten die Puddelwerke noch überwiegend mit Stückkohle, während jetzt natürlich kein einziges Puddelwerk existiren könnte, welches Stückkohle verwenden wollte. Es ist dies für den Absatz von Belang gewesen, denn dadurch ist eine Menge Stückkohlen, welche früher den Eisenhütten zugingen, auf den Markt gekommen und drückt auf den Durchschnittspreis derselben. Diesem Umstande ist auch theilweise der bedeutende Rückgang in den Stückkohlenpreisen zuzuschreiben.

Herr **Stumm**: Sie haben doch auf diese Weise die Staubkohle nutzbar machen können, die Sie sonst auf die Halde geworfen haben würden?

Herr **Scherbening**: Das ist hin und wieder der Fall gewesen; in neuerer Zeit findet aber die Staubkohle ziemlich vollständig Verwendung; sie geht, wenn auch oft nur für die Verladungskosten in das Erzrevier, speziell ist dies auf Scharley- und Blei-Scharley-Grube der Fall, welche für beträchtliche Kohlenquantitäten nur den Preis von 1 ₰ als Vergütung für die Verladungskosten bezahlt.

Herr **Stumm**: Unterhalb welcher Korngröße ist die Staubkohle gerechnet?

Herr **Scherbening**: Das variirt auch etwas; normal ist es etwa unter 4—5 mm, aber wenn Absatz für die nächstgrößere Kornsorte nicht vorhanden ist, wirft fast jede Grube die nächste Kornsorte mit darunter.

Frage 3:

Welche Veränderungen haben die Preise für Eisenerze, Steinkohlen und Koks seit 1869 erlitten?

Im Jahre 1869 ist nach der Ministerialzeitschrift, die ich mir zum Anhalt genommen habe, der Durchschnittspreis für Brauneisenerz auf 14 9/10 ₰ angegeben, heute beträgt er loko Förderung etwa 19 ₰, 1873 betrug er etwa zwischen 23 und 24 ₰. Thoneisenstein hatte im Jahre 1869 einen Preis von 43 3/10 ₰, im Jahre 1873 ist er nur wenig höher.

In den letzten Jahren ist die Gewinnung von Thoneisenstein erheblich zurückgegangen, die Preise haben aber sich nicht bedeutend geändert, sie stehen zur Zeit auf 40 oder 44 ₰.

Die Steinkohlen hatten im Jahre 1869 einen Durchschnittspreis von 23 6/10 ₰, stiegen dann im Jahre 1873 auf 40 ₰ und sind jetzt wieder unter 23 ₰ gefallen, augenblicklich wird wohl der Durchschnittspreis schon unter 22 ₰ sein.

Frage 4:

Welche Preise werden im Auslande für gleichartige Bergwerksprodukte gestellt?

Jenseits der deutsch-russischen Grenze, also in Sosnowice (der ersten Grenzstation Rußlands), beträgt der Preis für Stückkohle bester Marke 61 2/10 ₰ (unter Berechnung des heutigen Standes des Rubels), Würfelkohle 57 8/10 ₰, eine kleinere Sorte Würfelkohle 51 ₰, Kleinkohle (aus welcher Stück und Würfel ausgehalten sind) 30 6/10 ₰; für zweite Marke ist der Preis etwa um 4 ₰ pro Zentner niedriger.

Die Preise österreichischer Kohlen des Ostrauer Reviers sind beträchtlich höher Stückkohle kostet in Ostrau 61 2/10 ₰ pro Zentner, Würfel 57 8/10 ₰, zweite Sorte 51 ₰, Kleinkohlen 30 6/10 ₰.

Herr **Stumm**: Würden Sie nicht vielleicht über England Mittheilungen machen wollen?

Herr **Scherbening**: Ich könnte höchstens Notizen bringen, die ich selbst gelesen habe, aber die ich nicht selbst in Erfahrung gebracht.

Herr **Stumm**: Ueber böhmische Kohle vielleicht?

Herr **Scherbening**: Die konkurrirt mit uns nur in Berlin; ich glaube, daß Sie hier auch sicherere Auskunft erhalten werden, als von mir.

Herr **Huber**: Die Preise in Frankreich sind Ihnen auch nicht bekannt, die haben kein Interesse für Sie?

Herr **Scherbening**: Nein.

e. Einfluß der Gesetzgebung.

In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung und Steuerpolitik hinsichtlich der Produktionsbedingungen auf den Werken Ihres Distriktes im Vergleiche zu denen des Auslandes geltend?

Im Allgemeinen ist unsere Gesetzgebung nur dem Bergbau förderlich gewesen. Derselbe hat sich auch viel rascher entwickelt, als in unseren Nachbarländern, denn trotz der im Jahre 1864 erfolgten Freigebung des Bergbaues in Rußland ist doch erst in allerneuester Zeit durch deutsches, jetzt auch durch französisches Kapital der Bergbau im größeren Styl und Umfange ins Leben gerufen.

Bezüglich unserer Steuerpolitik erlaube ich mir den Hinweis, daß unsere Arbeiter allerdings wesentlich stärker belastet sind als die in den Nachbarstaaten. Auch der Bergbau selbst ist in Rußland vollständig steuerfrei, während er bei uns den bekannten Steuersätzen unterliegt. In Oesterreich gilt Netto-Besteuerung, aber es belasten noch mannigfache, in unseren Grenzen unbekannte Nebenkosten den dortigen Betrieb, Stempelkosten 2c., so daß nach meinen Erfahrungen — ich habe allerdings nur Metallbergbau in beschränktem Maße daselbst geleitet — auch der ertragslose Bergbau mindestens in gleichem Maße belastet ist wie in Preußen, obgleich die Steuerbeträge nominell geringer sind.

Die Gemeindelasten werden bei uns nur bei denjenigen Gruben empfindlich fühlbar, die innerhalb städtischer Bezirke liegen, speziell Königshütte und Beuthen, während die Lasten bei den Landgemeinden nicht als drückend bezeichnet werden können.

II.

Wirkung der Konkurrenz der ausländischen Eisenindustrie auf deutschem Markte.

Frage 1:

Wird Ihr Absatzgebiet im Inlande durch die Konkurrenz fremder Erze, Kohlen und Koks oder fremder Erzeugnisse der Eisenindustrie verkleinert oder hinsichtlich der Preise beeinflußt? In welchem Maße ist dies der Fall?

Bezüglich des Materials der Hüttenwerke (Erze, Kohlen und Koks) ist eine lästige Konkurrenz des Auslandes bis jetzt für Oberschlesien nicht zu Tage getreten, der Import von Qualitätserzen tritt mit den eigenen Erzen nicht in Konkurrenz und ist theilweise von den Eisenindustriellen selbst herbeigezogen worden, um reichere und bessere Erze zu erhalten. Ebenso sind Kohlen und Koks auf dem oberschlesischen Markt nur ganz ausnahmsweise und vereinzelt hereingekommen, es waren dies ganz kleine Posten Ostrauer Koks und niederschlesischer Koks, die zu Gießereizwecken Verwendung fanden.

Die Produkte der Eisenindustrie erleiden dagegen eine sehr schwere Konkurrenz durch die Produkte Englands, theilweise auch Westfalens; — speziell Gießereieisen kommt noch heute bis nach Gleiwitz und selbst zu den Gießereien, die in unserem Steinkohlenrevier liegen.

Oberschlesisches Walzeisen hat sich jetzt durch die äußerste Reduktion der Preise ein Absatzgebiet in den nördlichsten Provinzen erworben und ist bis an die Ostseeküste gekommen, behauptet aber nur mit der äußersten Noth den Markt.

Herr **Huber**: Oesterreichische Eisenfabrikate konkurriren nicht auf Ihrem Markt?

Herr **Scherbening**: Höchstens ungarisches Eisen, was in kleineren Posten nur zu bestimmten Zwecken herüberkommt, es ist dies aber als eine Konkurrenz nicht zu bezeichnen. Sonst wird ja Roheisen auch jetzt noch nach Oesterreich von uns exportirt, speziell Ternitz und die Rothschild'schen Werke versorgen sich regelmäßig mit Oberschlesischem Puddelroheisen, und zwar besonders von Hubertushütte, theilweise auch von der Donnersmarck- und der Tarnowitzer Hütte. Es sind im Jahre 1877 nach Oesterreich etwa 31 500 Ctr. Roheisen und 15 620 Ctr. Rohschienen, nach Polen 24 000 Ctr. Roheisen und 15 620 Ctr. Rohschienen gegangen. Der Rohschienenexport hat im Mai dieses Jahres fast ganz aufgehört, weil bekanntlich die Auffassung der österreichischen Zollbehörde eine andere wurde und sie statt des bis dahin für Rohschienen erhobenen Zolls von 25 Kr.; den für Stabeisen geltenden Satz von 1 Gulden und 45 Kr. beanspruchte; dies machte den Export nach Oesterreich fernerhin unmöglich.

Herr **Stumm**: Ich wollte noch darauf aufmerksam machen, daß die Frage sich auch darauf richtet, in welcher Weise Ihre Preise für Kohlen und dergleichen durch die Konkurrenz des Auslandes indirekt beeinflußt sind?

Herr **Scherbening**: Bei dem verhältnißmäßig niedrigen Prozentsatz, den die Eisenindustrie überhaupt an Kohlen absorbirt, glaube ich, daß die übrige industrielle Geschäftslage weit ungünstiger auf die Preise eingewirkt hat; immerhin hat die Einbuße, welche die Eisenindustrie erfahren auch darauf reagirt; ich führte schon an, daß gerade der abnehmende Konsum der Eisenwerke an Stückkohlen den Preis der letzteren herabgemindert hat, dies ist natürlich auf die ungünstige Lage der Eisenindustrie zurückzuführen, denn man würde nicht so ängstlich bemüht gewesen sein, die schlechteren Kohlensorten zu verwenden, wenn nicht die äußerste Noth dazu gezwungen hätte.

Herr **Stumm**: Es würde immerhin ein technischer Fortschritt sein.

Herr **Scherbening**: Ganz gewiß.

Frage 2:

Wie lagen diese Verhältnisse in den Jahren 1869 und 1873?

Im Jahre 1869 war die oberschlesische Eisen- und Kohlenindustrie, sowohl bezüglich der Preise als der Produktionsmenge in steigender Entwicklung. — Man war damals an niedrige Arbeitslöhne gewöhnt und befand sich in einer für damalige Verhältnisse sehr zufriedenstellenden Lage. 1873, wo die Preise den Kulminationspunkt erreichten, waren die Arbeitsverhältnisse sehr ungünstige; es war nicht allein Mangel an geeigneten Arbeitskräften, auch die Leistungen gingen durch die für unsere Verhältnisse übertriebenen Arbeitslöhne wesentlich zurück, es traten bezüglich der Arbeiterzustände fast unleidliche Verhältnisse ein.

Herr **Stumm**: Sie haben vorhin die verschiedenen Prozentzahlen, welche die Eisenindustrie von der Gesammtkohlenförderung in den einzelnen Jahren gebraucht hat, vorgeführt; Sie haben für 1869, soviel ich mich erinnere, einen höheren Prozentsatz angegeben als jetzt. Liegt das in der verminderten Produktion der Eisenindustrie oder in der vermehrten Produktion der Kohlen?

Herr **Scherbening**: In der vermehrten Produktion der Kohlen. Es betrug die Gesammtmenge der im Jahre 1869 geförderten Kohlen 111 Millionen Zentner, während 1876 168 Millionen, 1877 162 Millionen Zentner gefördert sind.

Herr **Stumm**: Welchen Theil der Eisenindustrie haben Sie bei der Prozentzahl berücksichtigt? Haben Sie auch die Maschinenfabriken und kleineren Gießereien in Berechnung gezogen?

Herr **Scherbening**: Die fallen bezüglich der Kohlenkonsumtion in Oberschlesien nicht ins Gewicht; außer Gleiwitz besitzen wir keine größere Gießerei, die als Konsument für Kohlen von Bedeutung wäre, die größere Zahl derartiger Etablissements liegt in und bei Breslau, diese sind aber hier nicht berücksichtigt.

Herr **Stumm**: Sie haben also bei dem Prozentsatz die Hüttenwerke Oberschlesiens allein berücksichtigt?

Herr **Scherbening**: Ja!

Vorsitzender: Es ist eben die lokale Großindustrie.

Frage 3:

Ist der Bergbau Ihres Distrikts in der Lage, seine Preise noch weiter zu ermäßigen, wenn der Fortbestand der deutschen Eisenindustrie davon abhängig sein würde?

Herr **Scherbening**: Wenn wir auf direkte Hungerlöhne für unsere Arbeiter herunterkommen, dann ist eine kleine Ermäßigung wohl noch ausführbar, aber man sieht es schon jetzt unseren Leuten gar sehr an, daß die Zeiten recht schlecht sind und möchte dieserhalb Lohn-Herabsetzungen nicht in Anschlag bringen; ich glaube darum, die Frage verneinen zu müssen.

Frage 4:

Ist das Ausland eher im Stande, die Verkaufspreise für Eisenerze, Steinkohlen und Koks zu ermäßigen, und um welchen Betrag?

Im Laufe der Jahre wird vielleicht in Rußland eine weitere Preisermäßigung eintreten, aber die liegt noch ziemlich fern; ich glaube nicht, daß Oesterreich und Rußland rascher fortschreiten werden, als wir. In Oesterreich klagt

man über die derzeitigen Zustände noch in erhöhterem Maße als bei uns.

Frage 5:

Können die Förderkosten durch Betriebsverbesserungen erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Mit Betriebsverbesserungen, die zur Zeit noch unbekannt sind, läßt sich nicht rechnen, auf der Basis der heutigen Technik möchte ich diese Frage auch verneinen.

Frage 6:

Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Maße der Fall?

Die russisch-polnischen Werke sind ja erst im Entstehen begriffen, sie sind ganz neu und auch von preußischen Technikern vorwiegend angelegt, stehen also in technischer Beziehung den unseren im Allgemeinen ganz gleich, ich glaube, daß auch in dieser Beziehung auf Verbesserungen nicht zu rechnen ist. Allerdings wird, wie ich schon anführte, in Rußland im Laufe der Jahre ein Umschwung darin eintreten, daß die große Zahl der Feiertage, die jetzt wohl $^1/_3$ der wirklichen Arbeitszeit ausmachen, verschwinden wird. Der Ueberfluß, der sich an Arbeitern bei uns herausgestellt hat, hat ja größtentheils in Polen Beschäftigung gefunden, und dieser Stamm, der nicht an die Scholle gekettet ist und einen höheren Erwerb beansprucht, wird am ersten Anlaß dazu geben, daß eine regelrechtere Betriebszeit dort eingeführt wird.

Vorsitzender: Wie ist es mit dem weiterliegenden Dombrowkaer Revier?

Herr **Scherbening:** Das befindet sich in der Umbildung; es haben dort zwei französische Gesellschaften seit $1^1/_2$ Jahren neue Anlagen hervorgerufen, man hat also eigentlich noch kein Urtheil, es scheint aber, daß da ein anderer Geist hineinkommen wird, als unter dem russischen Regime.

Herr **Huber:** Für Oesterreich haben Sie in dieser Beziehung noch keine Bemerkung gemacht.

Herr **Scherbening:** In Oesterreich ist die Technik als gut zu bezeichnen, und auch da ist nicht darauf zu rechnen, daß wesentliche Ersparnisse gemacht werden.

Vorsitzender: Gerade an der Grenze sind ja technisch sehr schwierige Verhältnisse vorhanden, die mit aller Kraft überwunden werden müssen.

Frage 7:

Hat die seit 1873 eingetretene Aufhebung der Eisenzölle günstig auf die Selbstkosten der Bergwerksprodukte eingewirkt?

Herr **Scherbening:** Im Ganzen genommen ist die Einwirkung eine sehr geringe, man kann das allerhöchstens auf $^3/_4$ bis 1 Pf. pro Zentner Kohle veranschlagen, um wie viel wegen Ermäßigung der Eisenpreise die Selbstkosten heruntergegangen sind; es sind hierbei nicht die Eisenzölle an sich, sondern überhaupt die Preisermäßigungen, welche für Eisen eingetreten sind, maßgebend gewesen.

III.

Einfluß ausländischer Zollsätze.

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, sowie überhaupt der Selbstkosten im deutschen Bergbau aus? In welchem Maße ist dies event. der Fall?

Die Preise der Rohmaterialien und Löhne bei uns werden weder von Polen her, noch durch Oesterreich beeinflußt. Wir haben von dort aus in den Zeiten, wo bei uns Arbeitermangel war, immer Zuzug von Arbeitern gehabt, und erst in der Neuzeit sind in dem Maße, wie bei uns Stockungen eintraten, diese Arbeitskräfte in erster Reihe entlassen worden und wieder in die Heimath zurückgekehrt. Demnächst sind aus Oberschlesien inländische Arbeitskräfte nach Polen hinübergegangen, deren Kopfzahl auf 2000 bis 2500 veranschlagt werden muß. Es ist das ja ein Verlust für uns, wie jede Auswanderung, aber augenblicklich war dieser Abzug zunächst für die Leute selbst ein Vortheil, da sie dort lohnende Beschäftigung fanden, aber auch dem Inlande kam derselbe zu Gute, da wir wenigstens dem überhoben waren, für die Leute im Wege der Armenpflege Sorge tragen zu müssen.

IV.

Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Frage 1:

Versprechen Sie sich von der Wiedereinführung von Eisenzöllen einen günstigen Einfluß auf die Entwickelung des Eisenstein- und Kohlenbergbaues in Ihrem Distrikte?

Die Frage bejahe ich. Ich glaube allerdings, daß, wenn wir den inneren Markt mindestens zum größten Theil gewinnen, auch die Kohlenindustrie einen Vortheil davon haben würde und daß größere Sicherheit und größeres Vertrauen der Eisenindustrie und damit auch den Kohlenwerken wieder sich zuwenden wird.

Herr **Huber:** Würden Sie sich auch für einen Zoll auf Eisenerze aussprechen?

Herr **Scherbening:** Nein.

Frage 2:

Ist das Gedeihen desselben dadurch bedingt?

Auch das möchte ich bejahen, denn die jetzigen Zustände würden allerdings, wenn sie fortdauern, noch zu weiteren wesentlichen Kapitalverlusten führen und auch die Kultur, die durch die Industrie ja grade in unser polnisches Oberschlesien hineingetragen ist, wieder theilweise zum Sinken bringen. Ich möchte nur an die bedeutenden Beträge erinnern, welche die oberschlesische Bergbauhilfskasse für Schulzwecke und für Germanisirungszwecke ausgegeben hat; es sind große Gemeinden gerade auf diese Beträge angewiesen und wenn dieselben im Laufe der Zeit fortfallen sollten, würde dies geradezu eine Kalamität für die Betreffenden werden.

Frage 3:

In welcher Höhe würden nach Ihrem Ermessen event. die Eisenzölle wieder einzuführen sein?

Ich möchte glauben, daß die Zollsätze, wie sie der Entwurf zu einem autonomen Zolltarif festsetzt, also mit 3 Sgr. für Roheisen, 5 Sgr für Luppeneisen und 1 ℳ für Stabeisen, für uns absolutes Bedürfniß sind.

Frage 4:

Versprechen Sie sich von anderen Maßregeln zu Gunsten der Eisenindustrie einen so günstigen Einfluß, daß es der Wiedereinführung der Eisenzölle im Interesse des Bergbaues überhaupt nicht bedarf?

Wenn die österreichische und russische Grenze freigegeben würde, dann würden wir allerdings dahin einen solchen Absatz gewinnen, daß wir des weiten Transports nach dem Inlande und nach der Küste hin in dem Maße nicht bedürften; Schlesien selbst und die Grenzlande würden wenigstens mit der jetzigen Produktion vollauf beschäftigt sein und dann würde ein Bedürfniß dafür allerdings nicht in dem Maße existiren. Das ist aber eine Voraussetzung, mit der wohl nicht zu rechnen ist.

Herr **Stumm:** Ich möchte eine ganz neue Frage an den Herrn Sachverständigen richten, die allerdings nicht im

Fragebogen enthalten ist. Sie haben gesagt, daß Sie Zinkindustrie treiben, und ich möchte wissen, ob die Frage der Eisenzölle auch indirekt mit dem Wohl und Wehe der Zinkindustrie verbunden ist resp. ob Sie durch die Erhöhung der Eisenpreise eine Verschlechterung oder Verbesserung im Zinkgeschäft spüren würden?

Herr **Scherbening**: Ich glaube, daß ein großer Konsum auch für Zink eintreten würde, wenn das Eisengeschäft ein flotteres wäre. Wir sind mit unserem Zink zum größten Theil auf den Export angewiesen, und darum ist dieser Zweig der oberschlesischen Montanindustrie nicht direkt in Beziehung zu den Eisenzöllen zu bringen, sonach von der Entwickelung der Eisenindustrie unabhängig. Immerhin wird es für die Zinkindustrie kein Nachtheil sein, wenn die Eisenindustrie sich wesentlich heben sollte. Ich setze allerdings voraus, daß gegenüber einem Zoll, der von deutscher Seite festgesetzt würde, nicht noch Repressalien gegenüber unserem Zinkexport ergriffen würden. Wäre letzteres zu fürchten, so werde damit der Zinkindustrie allerdings ein schwerer Schaden erwachsen.

Herr **Stumm**: Besteht nicht mit Ausnahme von England in allen Nachbarstaaten ein Zoll für Ihr Zink?

Herr **Scherbening**: Der Zinkexport nach Rußland ist mit einem bedeutenden Zoll belastet, demungeachtet und obgleich die russische Rohzinkproduktion eine beträchtliche Höhe erreicht hat, exportiren wir doch Zinkbleche nach Rußland, im letzten Jahre sind allein von der schlesischen Aktiengesellschaft für Bergbau und Zinkhüttenbetrieb etwa 40 000 Ctr. dorthin abgesetzt.

Herr **Stumm**: Konkurrirt auf dem inländischen Markt nicht Ihr Zinkblech beispielsweise mit verzinktem Eisenblech oder mit Weißblech oder ähnlichen Produkten der Eisenindustrie?

Herr **Scherbening**: Mit Weißblech sogar sehr scharf; verzinkte Bleche haben uns bis jetzt keinen großen Abbruch gethan, sie konsumiren ja auch Zink. Bei hohen Eisenpreisen haben wir gerade einen sehr flotten Absatz von Zinkblech nach England gehabt, weil die schwachen Zinkbleche die Weißbleche verdrängten. Jetzt ist wieder ein Rückschlag eingetreten. Zur Zeit werden wieder Weißbleche zu gewissen Zwecken ausschließlich verwandt, für welche bei günstigem Preisverhältniß Zinkbleche zeitweilig bevorzugt wurden.

Herr **Meier**: Ist nicht auch in Deutschland die Konkurrenz der Zinkbleche gegen die Weißbleche sehr stark?

Herr **Scherbening**: Das macht sich weniger fühlbar.

Vorsitzender: Wir können nun die Vernehmung des Herrn Sachverständigen mit unserm besten Dank schließen.

(Schluß 2 Uhr.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Sechsunddreißigste Vernehmung

am

25. November 1878

(Nachmittag 2 Uhr).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender.
" Geh. Ober-Regierungsrath Huber.
" Königl. Bayr. Staatsrath v. Schloer.
" Geh. Kommerzienrath Stumm.
" H. H. Meier.
" Geh. Bergrath Dr. Wedding.

Sachverständiger: Herr Rittergutsbesitzer Tenge aus Rietberg in Westfalen, Vorsitzender des Vereins deutscher Eisengießereien.

(Fragebogen A.)

Vorsitzender: Herr Tenge betreibt oder betrieb wenigstens früher einen Hochofen in der Gegend von Bielefeld auf der Holter Eisenhütte.

Herr **Tenge:** Hochofen und Kupolofen, doch ist der Hochofenbetrieb seit vier Jahren eingestellt.

Vorsitzender: Die Erze gewinnen Sie in unmittelbarer Nähe?

Herr **Tenge:** Die Rasenerze werden in der Nähe aus dem Felde der Gewerkschaft Rietberg bezogen, die Bergerze aus zubehörigen Zechen im Teutoburger Walde, zwei bis drei Stunden entfernt.

Vorsitzender: Wo beziehen Sie die Materialien für die Gießerei her?

Herr **Tenge:** Gegenwärtig das Roheisen fast ausschließlich aus England und zwar aus Middlesborough, die Koks aus dem Ruhrrevier.

Vorsitzender: Was stellen Sie für Gießereiwaaren dar?

Herr **Tenge:** Hauptsächlich Handelsgußwaaren, auch emaillirte, sodann Bau- und Maschinenguß, besonders für Mühlenwerke.

Vorsitzender: Sie haben also auch maschinelle Einrichtungen?

Herr **Tenge:** Ja, z. B. um Dampfmaschinen und Mühlenwerke herzustellen, auch Maschinen für die Papier- und Cellulosefabrikation, einfache landwirthschaftliche Maschinen als Dreschmaschinen u. dgl.

Vorsitzender: Wieviel Arbeiter beschäftigen Sie?

Herr **Tenge:** Gegenwärtig durchschnittlich 200 Arbeiter.

Vorsitzender: Sie sind Vorsitzender des Vereins deutscher Eisengießereien?

Herr **Tenge:** Ja.

Vorsitzender:

I.

Wirthschaftliche Lage der deutschen Eisenindustrie an und für sich und mit Rücksicht auf die Produktionsverhältnisse des Auslandes.

a. Selbstkosten.

Frage 1:

Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Herr **Tenge:** Ich weiß nicht, ob die Rohmaterialien außer Eisen und Koks den Preisen nach zu bezeichnen sind.

Vorsitzender: Welche andere meinen Sie damit?

Herr **Tenge:** Die nebensächlichen Materialien, z. B. Formsand, Schreiner-, Schlosser-, Maschinenmaterial.

Herr **Stumm:** Es hängt ganz davon ab, was Sie zu den wichtigen rechnen oder nicht?

Herr **Tenge:** Entscheidend sind selbstverständlich nur die Preise von Koks und Eisen. Ich habe die Selbstkosten zusammengestellt und überreiche das Verzeichniß (Tabelle A), woraus die Preise sowohl der Rohmaterialien und Halbfabrikate loko

Hütte, als die Selbstkosten des flüssigen Eisens an Materialien und Löhnen hervorgehen.

Tabelle A.

Selbstkosten auf der Holter Eisenhütte (Westfalen).

Pro 100 kg loko Hütte.	1869. Kosten im Ganzen. M.	₰	1869. Darunter Frachtkosten. M.	₰	1873. Kosten im Ganzen. M.	₰	1873. Darunter Frachtkosten. M.	₰
I. Rohmaterial.								
a) Rasenerz	—	60	—	40	1	—	—	50
b) Bergerz	—	80	—	45	—	80	—	55
c) Kalkstein (Zuschlag) . .	—	30	—	20	—	40	—	30
d) Formsand	—	30	—	25	—	40	—	35
e) Holzkohlen	4	50	1	50	8	—	2	—
Durchschnitt	6	50	2	80	10	60	3	70

	Kosten im Ganzen. 1869. M.	₰	1873. M.	₰	1878. M.	₰
II. Flüssiges Eisen aus dem Hochofen.						
Für Eisenerz	1	80	2	40	—	—
„ Kohlen	4	50	8	—	—	—
„ Zuschläge und Nebenkosten	1	30	1	80	—	—
„ Arbeitslöhne . . .	—	80	1	5	—	—
Summa	8	40	13	25	—	—
III. Flüssiges Eisen aus dem Kupolofen.						
Für Eisen inkl. Schmelzverlust	9	80	15	30	6	33
„ Koks	—	58	2	—	—	25
„ Löhne	—	12	—	30	—	12
Summa	10	50	17	60	6	70
IV. Englisches Roheisen.						
Ankauf Cleveland Nr. 3.	—	—	11	20	3	70
Seefracht	—	—	1	10	—	65
Bahnfracht	—	—	—	76	—	74
Landfracht	—	—	—	40	—	40
Nebenkosten	—	—	—	60	—	50
Zoll	—	—	—	50	—	—
V. Schottisches Roheisen.						
Langloan Nr. 3. ab Ruhrort inkl. Seefracht u. Zoll	8	70	—	—	—	—
Bahnfracht	—	57	—	—	—	—
Landfracht	—	30	—	—	—	—
Summa	9	57	14	56	5	99

Vorsitzender: Die Verhältnisse, die sich auf den Hochofen beziehen, gehen nur bis 1873, weil da vermuthlich der Betrieb eingestellt wurde?

Herr **Tenge:** Ja, in 1874. Die Verhältnisse sind in Betreff des Hochofens und überhaupt für die Jahre 1869 und 1873 angegeben, in Betreff des Kupolofenbetriebes auch für 1878; jenes zur Beantwortung der Frage 5.

Herr **Meier:** War das ein Holzkohlenofen?

Herr **Tenge:** Ja.

Vorsitzender: Frage 2:

Wie steht es mit den Selbstkosten bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Herr **Tenge:** Die Verhältnisse sind annähernd gleich, z. B. auf den verschiedenen bei Dortmund, Lünen und Osnabrück gelegenen Gießereien, indem die geringere Landfracht der an der Bahn belegenen Werke durch höhere Löhne ungefähr ausgeglichen wird.

Herr **Stumm:** Es sind in der Zusammenstellung nicht die Selbstkosten der Fabrikate enthalten, sondern nur die Selbstkosten der Rohmaterialien.

Herr **Tenge:** Die Selbstkosten von einzelnen Fabrikaten sind in Anlage B. besonders zusammengestellt als Durchschnittsbeispiele, sie schwanken zwischen $14,_{38}$ M. und $38,_{40}$ M. pro 100 kg. Die Höhe des Preises richtet sich wesentlich nach der Verfeinerung beziehungsweise dem Stückgewicht dieser Handelsgußwaaren.

(Die hierher gehörende Tabelle B. siehe nebenstehend.)

Vorsitzender: Sind in der Tabelle die Kosten spezifizirt an Löhnen, Transportkosten, allgemeinen Unterhaltungskosten u. s. w.?

Herr **Tenge:** Ja, es findet sich eine Spezifikation in der Tabelle.

Vorsitzender: Sind auch die Beamtengehälter darin ausgeworfen?

(Wird verneint.)

Sie können sie auch nicht angeben?

Herr **Tenge:** Es mögen ungefähr 25 pCt. von den Generalkosten sein.

Herr **Stumm:** Die Details sind sonst eben so vollständig, wie wir sie auch von den anderen Herren bekommen haben, mit Ausnahme der Beamtengehälter, die in den Generalkosten einbegriffen sind.

Vorsitzender: Frage 3:

Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:
die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate?
die Transportkosten derselben?
die Arbeitslöhne?
die allgemeinen Betriebs-, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

hat sich erledigt.

Frage 4:

Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien? Sind diese Beträge unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

Herr **Tenge:** Das Anlagekapital wird nicht besonders verzinst, weil es amortisirt ist, das Betriebskapital dagegen mit 5 pCt.

Vorsitzender: Aber ist mit diesen spezifizirten Selbstkosten mit eingerechnet?

Herr **Tenge:** Das Betriebskapital ist eingerechnet bezüglich der Zinsen, aber keine Amortisation.

Vorsitzender: Frage 5:

Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

hat sich aus den Nachweisungen erledigt.

Tabelle B.

Holter Eisenhütte (Westfalen).
Zusammenstellung der Selbstkosten für einzelne Artikel der Fabrikation.
Oktober 1878.

Gußwaaren (roh, unbeschlagen.)	Flüssiges Eisen.	Formerlohn.	Putzerlohn.	Abnahme, Magazin- u. Verladungskosten.	Inventar.	Generalkosten.	Bureaukosten.	Reisespesen.	Fracht nach Brackwede.	Summa pro 500 kg.	pro 100 kg.	Bemerkungen.
	M. ₰	M. ₰	M. ₰	M. ₰	M. ₰	M. ₰	M. ₰	M. ₰	M. ₰	M. ₰	M. ₰	
Neunplattenofen Heerdguß . .	35 —	10 —	2 —	2 50	3 33	12 50	2 50	1 60	2 50	71 93	14 38	Die Generalkosten umfassen: Steuern, Assekuranz-Zinsen des Betriebskapitals, Gehälter, Reparaturen, Diskonto, Dekorte und Verluste, Bankspesen, Retourwaaren rc., und werden nach dem Prozentverhältnisse der Vorjahre auf Grundlage der Formerlöhne vertheilt.
Füllofen Nr. 19	35 —	19 50	2 —	2 50	6 50	24 37	4 87	3 12	2 50	100 36	20 07	
Braunschweiger Unterofen Nr. 3, 4 und 5 . .	35 —	30 —	2 —	2 50	10 —	37 50	7 50	4 80	2 50	131 80	26 36	
Gewichte 100 gr	35 —	50 —	2 —	2 50	— —	100 —	— —	— —	2 50	192 —	38 40	
„ 50 kg	35 —	4 50	2 —	2 50	— —	9 —	— —	3 20	2 50	58 70	11 74	

Herr **Stumm:** Die Selbstkosten sind ja in den verschiedenen Jahren natürlich sehr verschieden auf Grund der sehr verschiedenen Rohmaterialienpreise in den betreffenden Jahren. Liegt aber nicht auch eine Differenz darin, daß Sie augenblicklich relativ weniger schottisches Eisen zusetzen, als in den früheren Jahren, und daß Sie jetzt mehr englisches Roheisen gebrauchen?

Herr **Tenge:** Es wurde früher von ausländischem Eisen nur schottisches verwendet. Seitdem aber die Fabrikation Englands sich wesentlich verbessert hat, ist man zum ausschließlichen Bezug des wohlfeileren Middlesborougheisen übergegangen.

Herr **Stumm:** Verwenden Sie zu den erstgenannten Artikeln, wofür Sie in der Tabelle die Selbstkosten angegeben haben, überhaupt Zusätze von schottischem Eisen?

Herr **Tenge:** Nein, nur Middlesborougheisen.

Herr **Stumm:** Bei der 2. Kategorie „gewöhnliche Oefen" kommt da schottisches Eisen dazu?

Herr **Tenge:** Nein!

Vorsitzender: Sie verwenden nur englisches, kein westfälisches Eisen?

Herr **Tenge:** Es sind damit Versuche gemacht worden, aber man hat sich bisher auf den westfälischen Kokshochöfen nicht in genügendem Maße mit der Herstellung von gleichmäßigem grauen, grobkörnigen Gießereieisen befaßt; da gegenwärtig in dieser Beziehung die Bedürfnisse der Gießereien in erhöhtem Maße berücksichtigt werden können, so steht eine erweiterte Anwendung von deutschem Gießereieisen, soweit die Hochöfen den englischen Preisen folgen können, in bestimmter Aussicht. Der Eisengießer hat Sicherheit in dem Bezuge und der Verwendung von gleichmäßigem garen, graphitreichen Roheisen nöthig, um ein gleichmäßiges Fabrikat liefern zu können. Schottland und Wales haben konstante Marken seit langer Zeit, weil sie gleichmäßige Erze aus eigenen Zechen verhütten. Rheinland-Westfalen muß großentheils seinen Bedarf an Erzen von verschiedenen Stellen zusammen kaufen; in Folge dessen ist man dort der gleichmäßigen Lieferung grauen Eisens nicht überall sicher. Das kommt bei der Erzeugung und Verwendung von weißem Puddeleisen nicht so sehr in Betracht. Da außerdem bei letzterem der Koksverbrauch geringer ist und der Abschluß großer Posten, unter Umständen der ganzen Produktion an die Walzwerke die Fabrikation und das Geschäft erleichtert, so legte man sich vorzugsweise auf Puddel- statt auf Gießereieisen. Ich bezweifele nun durchaus nicht, daß die Hochofenwerke sich in letzteres hineinarbeiten werden. Bis jetzt aber ist man, wie gesagt zu Holte nur in Versuche mit deutschem Koksroheisen eingetreten.

Vorsitzender: Dieses Verhältniß ist für alle Gießereien in Ihrer Gegend maßgebend?

Herr **Tenge:** Nicht durchgängig; diejenigen, welche den Hochöfen näher gelegen sind, verwenden zum Theil auch deutsches Gießereiroheisen, aber bei der Entfernung der Holter Eisenhütte vom westfälischen Hochofendistrikt legt der Importtarif in Verbindung mit der niedrigen Seefracht das billige englische Eisen erheblich günstiger an die Verbrauchsstelle, als es gegenwärtig mit deutschem Eisen der Fall ist. Beim heutigen Preise von 37 s. für Cleveland Nr. 3 kosten 100 kg loko Holte 5 M. 99 ₰, einschließlich Transport vom Bahnhofe.

Vorsitzender: In welche Häfen führen Sie englisches Eisen ein?

Herr **Tenge:** In Bremerhaven, theilweise auch in Leer und Rotterdam. Gegenwärtig berechnet sich aber die Zufuhr über Bremerhaven günstiger.

Herr **Stumm:** Es würde sehr interessant sein, den Aussagen früherer Sachverständiger gegenüber zu konstatiren, bis zu welchem Grade Sie überhaupt feine Gußwaaren produziren, die ohne Zusatz von schottischem Roheisen blos aus englischem Middlesborougheisen gemacht werden? Welches sind wohl die feinsten Gußwaaren, die Sie produziren?

Herr **Tenge:** Beispielsweise durchbrochene Gitterplatten zu Mantelöfen, verzierte Balkone und Verandas, sodann feine Nähmaschinentheile, welche in der dortigen Gegend massenweise verwendet wurden, gegenwärtig aber nicht mehr fabrizirt werden, da seit Anfang 1877 durch die niedrigen französischen Preise der Absatz unmöglich wurde.

Vorsitzender: Frage 6:

Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

Herr **Tenge:** Wenn die sämmtlichen Bauten, welche allerdings theilweise nicht zu Zwecken der Anlage neu errichtet

wurden, hinzugerechnet werden, mögen etwa 250 000 Thaler in der Anlage enthalten sein.

Vorsitzender: Sie sagten eben, „die sämmtlichen Bauten, die nicht direkt zur Anlage gehören", was sind das für welche?

Herr **Tenge**: Beispielsweise Wohngebäude, welche von Werksbeamten und Arbeitern benutzt werden, diejenigen Anlagen, die für den Gebrauch des Werkes selbst bestimmt und demselben von der Guts- und Forstverwaltung zur Nutzung überwiesen sind, aber bei der Begründung der Eisenhütte bereits vorhanden waren.

Herr **Meier**: Sie selbst wohnen nicht mehr auf Holte?

Herr **Tenge:** Nein. Was Frage 6 anlangt, so ist keine wesentliche Veränderung eingetreten. Der Zugang für neue Bauten und Betriebseinrichtungen seit 1869 beträgt nur etwa 40 000 *M.*

Vorsitzender: Sie sagten vorher, es wäre bereits amortisirt?

Herr **Tenge:** Ja insofern, als bei Berechnung der Selbstkosten eine Amortisationsquote nicht eingestellt, und beim Jahresabschlusse eine solche der Bilanz nicht zur Last geschrieben wird.

Vorsitzender: Das ist aber geschehen?

(Wird bejaht.)

Frage 7:

Steckt Gründergewinn darin, event. in welchem Maße?

erledigt sich.

Frage 8:

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Herr **Tenge:** Ich setze voraus, daß diese Frage sich nur auf die eigentlichen Gußwaaren und nicht auf die Hochofenproduktion bezieht.

Vorsitzender: Sie bezieht sich auf das, was Ihr Geschäft betrifft.

Herr **Tenge:** Ich glaube in der Beziehung annehmen zu müssen, daß an mehreren Stellen im Auslande eine wesentliche Ermäßigung in den Selbstkosten besteht gegenüber den diesseitigen. Ich bin nicht in der Lage, in dieser Beziehung auf Zahlen gestützten bestimmten Aufschluß zu geben, weil die französischen und belgischen Werkbesitzer — um welche es sich bei der Gußwaarenproduktion vorzugsweise handelt — mit ihren Angaben sehr zurückhaltend sind; ich glaube aber, daß eine solche Minderung in den Selbstkosten vorliegt, weil die Verkaufspreise der ausländischen Fabrikate so niedrig sind, daß man im Inlande damit nicht hat folgen können. Dies bezieht sich insbesondere auf die an der belgischen und französischen Grenze, sowie in Böhmen belegenen Werke, welche zu Preisen importiren, mit welchen seitens der deutschen Gießereien eine Konkurrenz kaum zu halten ist. Theilweise mögen bezüglich der eben genannten westlich liegenden Werke die Gründe darin liegen, daß die Eisensorten, welche man in den Ardennen verwendet, ein vorzugsweise leichtflüssiges Halbfabrikat geben, welches sehr wohlfeil ist und ihnen deshalb ermöglicht, die Gußwaaren billiger herzustellen. Außerdem kommt in Betracht, daß insbesondere die französische Gußwaarenindustrie mehr in Spezialitäten arbeitet, weil die Marktverhältnisse es den Fabrikanten gestatten, einzelne Artikel in großen Massen zu fabriziren, während der deutsche Gußwaarenfabrikant, da ihm ein entsprechender Absatz in Spezialitäten fehlt, gehalten ist, eine enorm große Anzahl der verschiedenartigsten Artikel herzustellen, in Folge dessen er wieder nicht in der Lage ist, den einzelnen Artikel so billig herzustellen, wie es von Seiten des ausländischen Konkurrenten geschieht. Es fehlen uns hier in Deutschland speziell für die Gußwaarenfabrikation die Sammelstellen, welche auf dem Markte sich mit massenweisem Verkauf einzelner bestimmter Gruppen von Artikeln befassen, wie dies in Frankreich, Belgien und England im Gegensatz zu unseren Verhältnissen der Fall ist. Aus diesem Grunde sind die deutschen Gußwaarenfabrikanten gezwungen, eine ganz außerordentlich große Musterkarte der verschiedensten Fabrikationsartikel zu führen, welche es ihnen noch nicht möglich gemacht hat, von dem Vorzuge der Arbeitstheilung einen genügenden Gebrauch zu machen.

Vorsitzender:

b. Arbeiterverhältnisse.

Frage 1:

Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

Herr **Tenge:** Ich muß mir in dieser Beziehung die Vorfrage gestatten, ob die Antwort auf die Frage sich nur auf das einzelne Werk beziehen soll, oder ob die Verhältnisse bezüglich der Gußwaarenfabrikation in einem größeren Umkreise dargelegt werden sollen?

Vorsitzender: Es ist zunächst nothwendig, daß Sie Ihr eigenes Werk in Rücksicht ziehen.

Herr **Tenge:** Im Allgemeinen ist in der dortigen Gegend augenblicklich mehr Angebot an Arbeitskräften, als beschäftigt werden können.

Vorsitzender: Frage 2:

Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

Herr **Tenge**: Ja! Es sind seit 1873 ungefähr 70 Arbeiter entlassen worden, es sind jetzt etwas weniger als 200 und damals an 270. Die gebliebenen Arbeiter sind zeitweise nur halb beschäftigt.

Vorsitzender: Frage 3:

Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

Herr **Tenge**: Es hat eine unerhebliche Steigerung in den Jahren 1873/74 stattgefunden, wogegen der jetzige Satz ungefähr auf 1869 zurückgekehrt ist, doch steht er etwas höher als 1869.

Vorsitzender: Die Höhe der Löhne möchten wir aber bei der Gelegenheit erfahren.

Herr **Tenge:** Die Lohnsätze waren im Mittel 1869 $1_{,60}$ *M.*, 1873 $1_{,90}$ *M.*, 1878 $1_{,70}$ *M.*

Vorsitzender: Frage 4:

Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

Herr **Tenge:** Ich halte im Gegentheil die Löhne für zu niedrig, um dem Arbeiter und seiner Familie einen auskömmlichen Unterhalt zu gewähren.

Vorsitzender: Frage 5:

Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

Herr **Tenge:** Es würde die Leistungsfähigkeit der Leute wegen zunehmender körperlicher Schwäche entschieden zurückgehen, sie würden unbefriedigt und kaum im Stande sein, für den nothdürftigen Unterhalt ihrer Familie zu sorgen, geschweige denn, etwas zurückzulegen, was doch zu erstreben ist.

Vorsitzender: Frage 6:

Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Herr **Tenge**: Speziell auf meinem Werke haben die unerheblichen Schwankungen in den Lohnsätzen einen irgendwie erkennbaren nachtheiligen Einfluß nicht geäußert. Anders ist es bezüglich der Verhältnisse in der Umgegend, wo, theilweise in Folge von Lohnsätzen, welche das richtige Maß in den Jahren 1872/74 überschritten, mehrfach ein nachtheiliger Einfluß, namentlich bei den jüngeren Arbeitern zu erkennen gewesen ist.

Vorsitzender: Frage 7:

Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

Herr **Tenge**: In der Umgegend allerdings; auf dem eigenen Werke, welches isolirt gelegen ist, wo sich ein solider Arbeiterstamm befindet, sind derartige Agitationen überhaupt nicht wahrnehmbar gewesen; man fing erst an, sozialdemokratische Blätter zu lesen. In der Umgegend, z. B Bielefeld-Brackrode haben diese Agitationen sehr nachtheiligen Einfluß geübt.

Vorsitzender: Das betrifft aber die Leinen-Industrie?

Herr **Tenge**: Es ist in Bielefeld und Umgegend gegenwärtig eine ziemlich entwickelte Feuerindustrie, es sind dort Maschinenfabriken, Gießereien und Feilenhauereien, welche viel Arbeiter beschäftigen. Dort wurde allgemein empfunden, daß unter jenen Agitationen die Arbeitsleistung erheblich zurückging gegenüber einer sehr bedeutend gesteigerten Anforderung in Bezug auf Lohnerhöhung und Lebensgenuß, welcher bei den unverheiratheten Arbeitern vielfach in Völlerei ausartete, zu Exzessen und Rohheiten führte, welche in der Kriminalstatistik des Bielefelder Kreisgerichts einen bedauerlichen Ausdruck finden.

Vorsitzender: Frage 8:

Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

Herr **Tenge**: In der Beziehung liegen die Verhältnisse außerordentlich verschieden, so daß die Frage einer verschiedenen Beantwortung je nach den einzelnen Landestheilen unterliegt. Ich habe z B. die Löhne erfragt in Holland, welches in der Gußwaarenbranche gegenwärtig nicht unerheblich konkurrirt Da stellen sich beispielsweise auf den Werken in Ulst und Terborgh an der Grenze nächst Emmerich die Löhne durchschnittlich zu 1 Gulden oder 1,70 *M.*, während die Löhne auf dem zunächst gelegenen Werk in Emmerich 3 *M.* betragen, auch ist mir bekannt, daß die in den Ardennen liegenden, auf Gußwaaren arbeitenden belgischen und französischen Werke einen ermäßigten Lohnsatz haben im Vergleich zu den deutschen Werken. Die böhmischen Former arbeiten nach Mittheilung der Königlich bayerischen Hüttenämter zu äußerst niedrigen Lohnsätzen, wozu sie durch ihre Bedürfnißlosigkeit im Gegensatz zu dem an reichlichen Biergenuß gewöhnten Bayern befähigt seien. In England dagegen stehen die Löhne besonders für Schlosser und Modellschreiner höher als bei uns.

Ein wesentlicher Unterschied bezüglich der Arbeitslöhne — und das ist bei der Gußwaarenindustrie entscheidend — liegt in den Formerlöhnen, welche sich nicht auf einen Tagelohn stützen, sondern wo für ein bestimmtes Gewicht ein bestimmter Akkordsatz bezahlt wird. Während auf der Holter Eisenhütte und ähnlich bei den umliegenden Gießereien ein durchschnittlicher Formerlohn von 6—7 *M.* für 100 kg bezahlt wird, gehen die entsprechenden belgischen und französischen Stücklöhne auf 5—6 Frcs. pro 100 kg herunter.

Frage 9:

Sind dieselben einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

Diese Frage kann ich aus eigener Erfahrung nicht beantworten. Es sind mir in der Richtung äußerliche Mittheilungen gemacht werden, z. B. daß die Löhne auf den englischen Gießereien gegenwärtig noch so hoch stehen, daß eine weitere Ermäßigung seitens der Gießereibesitzer beabsichtigt wird; ob und wie weit aber eine Durchführung der Ermäßigung dort stattfinden kann, das entzieht sich meinem Urtheil. Nur muß ich wiederholen, daß die Löhne im Inlande nach meiner Ueberzeugung den niedrigst zulässigen Grad bereits erreicht haben und daß es unter allen Umständen im Interesse der Fabrikation liegen würde, wenn die Verhältnisse es gestatteten, die Arbeitslöhne entsprechend aufzubessern.

c. Frachten.

Frage 1:

Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

Von der Holter Eisenhütte werden die Fabrikate frei ab nächster Bahnstation versendet.

Herr **Meier**: Das ist Bielefeld?

Herr **Tenge**: Eine Station vor Bielefeld, Brackwede.

Ich habe eine Zusammenstellung über die Frachtsätze von Werken in verschiedenen Landestheilen aufgestellt, welche über die Frage der Frachtsätze einen ziemlich vollständigen Aufschluß geben dürfte. Ich überreiche dieselbe. (Tabelle C.)

Tabelle C.

Zusammenstellung mehrerer Frachtsätze für den Versandt von Gußwaaren auf Eisenbahnen.

	Bezeichnung des Hüttenwerks.	Transportstrecken.	Frachtsätze pro 100 kg					
			Stückgut		Einfache Ladung		Doppel-Ladung	
			M.	*₰*	*M.*	*₰*	*M.*	*₰*
1	Holter Eisenhütte, Station Brackwede	nach Hannover	1	47	—	70	—	—
		„ Magdeburg	3	10	1	44	—	—
		„ Berlin	4	29	1	98	—	—
		„ Köln (Deutz)	2	22	1	49	1	27

	Bezeichnung des Hüttenwerks.	Transportstrecken.	Frachtsätze pro 100 kg					
			Stückgut		Einfache Ladung		Doppel-Ladung	
			M.	₰	M.	₰	M.	₰
2	Rothehütte, Station Elbingerode	nach Hannover	1	50	—	75	—	68
		„ Harburg	3	—	1	50	1	29
		„ Berlin	2	75	1	40	1	17
3	Lauchhammer, Station gleichen Namens	nach Leipzig	1	70	—	88	—	80
		„ Berlin	1	87	—	98	—	84
		„ Breslau	2	87	1	44	1	23
		„ Chemnitz	1	70	—	88	—	80
		„ Köln	7	06	3	30	2	92
		„ Karlsruhe	7	26	3	68	3	02
		„ Dresden	1	19	—	62	—	58
		„ Frankfurt a. M.	5	77	2	99	2	42
		„ Stuttgart	7	94	4	05	3	31
		„ Königsberg	7	55	3	28	3	10
		„ Hamburg	4	46	2	71	2	23
4	Karlshütte bei Delligsen, Station Alfeld	von Geestemünde nach Alfeld, 236 km, pro 10 000 kg	—	—	—	—	58	—
		„ Hamburg „ „ 230 „ „	—	—	—	—	76	50
		„ Blankenburg „ „ 115 „ „	—	—	—	—	50	50
		Bemerkung: 50 pCt. Differenz zu Gunsten des ausländischen Imports. Stückgutfracht beträgt ca. 5 pCt. des Fabrikatwerths pro 100 km.						
5	Lüneburger Eisenwerk, Station Lüneburg	nach Alfeld früher 1,24 M.	2	14	—	—	—	—
		„ Bückeburg „ 1,32 „	2	26	—	—	—	—
		„ Kassel „ 2,40 „	3	42	—	—	—	—
		„ Celle „ 0,76 „	1	17	—	—	—	—
		„ Göttingen „ 1,64 „	2	78	—	—	—	—
		„ Hannover „ 0,94 „	1	66	—	—	—	—
		„ Hildesheim „ 1,20 „	1	76	—	—	—	—
		„ Minden „ 1,38 „	2	36	—	—	—	—
6	Aktien-Gesellschaft für Maschinenbau u. Eisenindustrie Varel a. d. Jade	nach Altena i. W., früher 2,60 M.	3	40	—	—	—	—
7	Kgl. Hüttenverwaltung Achthal, Station Teisendorf	nach München	1	85	—	—	—	—
		„ Augsburg	2	47	—	—	—	—
		„ Regensburg	3	21	—	—	—	—
8	Eisenwerk Tschirndorf, Station Halbau	nach Berlin	2	17	1	02	—	89
9	Eisenhüttenwerk Malmitz, Station Sprottau	nach Posen	2	42	1	11	—	95
		„ Berlin	2	19	—	98	—	96
		„ Leipzig	2	77	1	41	1	16
		„ Dresden	2	31	1	17	1	03
		„ Chemnitz	3	05	1	50	1	32
		„ Halle	3	05	1	55	1	28
		„ Breslau	1	47	—	82	—	69
		Bemerkung: Die Schiffsfracht von England nach den Nord- und Ostseehäfen beträgt durchschnittlich 25 pCt. der niedrigsten Bahnfracht ab Schlesien.						
10	Konkordiahütte, Station Bendorf	nach Mannheim	2	29	—	—	—	—
		„ Heidelberg	2	44	—	—	—	—
		„ Stuttgart	3	71	—	—	—	—
		„ Würzburg	3	32	—	—	—	—

	Bezeichnung des Hüttenwerks.	Transportstrecken.	Frachtsätze pro 100 kg					
			Stückgut		Einfache Ladung		Doppel-Ladung	
			ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
11	Harzer Werke zu Rübeland und Zorge	nach Magdeburg	1	09	27	50	49	—
		„ Braunschweig	1	34	33	—	59	—
12	Tangerhütte, Station Vaethen	nach Magdeburg früher 0,36 ℳ	—	64	—	—	—	—
		„ Oschersleben „ 0,62 „	1	07	—	—	—	—
		„ Halberstadt „ 0,76 „	1	29	—	—	—	—
		„ Berlin „ 0,94 „	1	58	—	—	—	—
		„ Hildesheim „ 1,30 „	2	13	—	—	—	—
		„ Leipzig „ 1,26 „	1	95	—	—	—	—
13	Christianshütte, Station Runkel	nach dem Rhein . . . . . . 5000 kg	—	—	24	—	—	—
14	Eisenberger Werk (Pfalz)	zahlt an Waarenfrachten pro 100 kg: in Ladungen 0,25 bis 2,00 ℳ, für Stückgut 0,80 „ 5,00 „						

Frage 2:

Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Die Köln-Mindener Eisenbahn, um welche es sich bezüglich der Holter Eisenhütte handelt, hat einen modifizirten Kilometertarif in der Art, daß der Frachtsatz pro Kilometer bei steigender Entfernung unerheblich abnimmt. Dann theilt sie die Güter in Stückgüter und Wagenladungsgüter und in Güter, für welche drei Spezialtarife und zwei Ausnahmetarife bei einfachen und bezw. bei Doppelladungen reglementsmäßig eingeführt sind. Eine Hauptbeschwerde vom besonderen Standpunkte der Gußwaarenindustrie liegt in dem außerordentlich hohen Stückguttarif. Das Verhältniß der Sätze des Stückguttarifs zu dem Wagenladungstarif ergibt sich aus der mitgetheilten Uebersicht und es treten die in dieser Beziehung vorliegenden Abnormitäten unmittelbar daraus hervor. Der zweite Absatz der Frage ist dadurch gleichzeitig beantwortet.

Frage 3:

Genießt das Ausland billigere Frachten als Sie, und in welcher Weise macht sich dies geltend?

Ich verstehe die Frage dahin, daß sie sich nur auf solche Länder beziehen soll, mit denen konkurrirt wird. Da ist ja bekannt, daß insbesondere England und Holland, großentheils auch Frankreich durch Kanalfrachten erheblich unterstützt sind und daß auch auf den Eisenbahnen insbesondere bezüglich des Exports in Frankreich Begünstigungen in den Tarifsätzen eintreten.

Dort beträgt der innere Tarif für Gußwaaren $3^1/_2$ bis 5 Cts. pro Tonne und Kilometer, je nach der Entfernung. Der Fabrikant erhält auf allgemeine Anordnung des Gouvernements für Exportwaare, gegen Vorlage des Ausfuhrattestes der Grenzstation, einen Frachterlaß von $1^1/_2$—2 Cts. pro Tonkilometer.

Frage 4:

Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

Diese Frage ist meines Wissens zu bejahen bezüglich des Imports von den Nord- und Ostseehäfen. Früher war eine solche Bevorzugung auch im französisch-belgischen Verkehr nach Westdeutschland; soviel mir bekannt, ist aber diese Begünstigung seit 1876 aufgehoben. Ich bin nicht in der Lage, aus dem eigenen Geschäftsbetriebe darüber einen weiteren Aufschluß zu geben, wohl aber liegt von den Werken, welche an der westlichen Grenze arbeiten, ein Nachweis darüber vor, daß insbesondere die französischen Werke, welche für den Export arbeiten, durch Differentialtarife auf ihren eigenen Bahnen begünstigt sind. Bezüglich des Inlandes wird z. B. von Brake a. d. Weser bemerkt, daß nach dem See-Importtarife von Brake und Bremerhaven das vom Auslande eingehende Gut nach Bremen billiger verfrachtet wird, als das im Inlande produzirte, worin man eine ungehörige Bevorzugung des Auslandes erkennen zu müssen glaubt.

Vorsitzender: Wir kommen zum Kapitel:

d. Verkaufspreise.

Frage 1:

Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte?

Haben Sie vielleicht darüber auch eine Nachweisung?

Herr **Tenge:** Es sind hier die Verkaufspreise von 21 Werken aus verschiedenen Landestheilen Deutschlands zusammengestellt. (Tabelle D.)

Tabelle D.

Verkaufspreise für Gußwaaren.

	Werk.	Gegenstand.	Preise 100 kg.					
			1878		1869		1873	
			M.	₰	M.	₰	M.	₰
1	Holter Eisenhütte (Westfalen)	Ordinärer Ofenguß . . . (Herbst 1878)	17	—	19	—	27	—
		Kochmaschinen . . . . . =	16	—	19	—	26	—
		Reguliröfen . . . . . . =	20	—	23	—	30	—
		Mühleneinrichtungen . . . =	38	—	43	—	68	—
		Emaillirte Gußwaaren. . . =	30	—	35	—	45	—
2	Rothehütte (Harz)	Ordinärer Ofenguß . . . . . 12,00 M. à	15	—	—	—	—	—
		Reguliröfen . . . . 22,00 = =	30	—	—	—	—	—
		Kohlenbecken . . . . 20,00 = =	24	—	—	—	—	—
		Durchschnitt, Gußwerk	24	92	22	44	33	22
		1877: = = ... M. 28,76						
3	Eisenwerk Lauchhammer (Provinz Sachsen)	Heerdguß	17	80	19	30	—	—
		Kastenguß	28	—	34	40	—	—
		Emaillirter Guß	33	85	34	60	—	—
		Lehmguß	31	—	28	30	—	—
		Kunstguß	106	20	120	40	—	—
4	Lauchhammer, Gröditz bei Riesa	Oefen . . . . 20,00 M. à	26	—	—	—	—	—
		Röhren . . . . 10,75 = =	19	—	—	—	—	—
		Dachziegel	16	50	—	—	—	—
		Röhren mittlerer Gattung.	—	—	20	—	—	—
5	Johanneshütte, Dortmund	Durchschnittspreis	13	50	25	10	31	52
6	Carlshütte bei Delligsen	Ofenguß durchschnittlich	24	—	25	—	33	—
7	Hüttenamt Bergen (Bayern)	Handels-, Maschinen- und Munitionsguß . .	22	04	27	65	34	10
8	Königliche Hüttenverwaltung Achthal (Bayern)	Ofenguß	22	—	—	—	—	—
		Maschinenguß	20	—	—	—	—	—
		Heerdguß	14	—	—	—	—	—
		Fensterrahmen	25	—	—	—	—	—
		Durchschnitt Gußwerk	19	—	24	—	31	—
9	Hüttenverwalt. Laucherthal (Sigmaringen)	Gußwaare durchschnittlich	20	80	23	—	—	—
10	Hüttenamt Obereichstädt (Bayern)	Heerdguß . . . . 15,00 M. à	16	—	—	—	—	—
		Kastenguß . . . . 23,00 = =	24	—	—	—	—	—
		Ofenguß . . . . 22,00 = =	24	—	22—24	—	—	—
		Kohlenbecken	22	—	—	—	—	—
11	Eisenhüttenwerk Malmitz	Ordinäre Oefen	15	—	24	—	30	—
		Feinere Oefen	17	—	—	—	—	—
		Kohlenbecken	14	—	—	—	—	—
		Mörser	—	—	20	—	27	—
		Falzplatten	—	—	13	—	24	—
12	Christianshütte (Nassau)	Kochöfen	16	—	32	—	—	—
		Reguliröfen	18	—	—	—	—	—
		Kohlenbecken	15	—	—	—	—	—

	Werk.	Gegenstand.	Preise 100 kg.					
			1878		1869		1873	
			M.	₰	M.	₰	M.	₰
13	Varel a. d. Jade (Oldenburg)	Heerdgußöfen	14 u. 15	—	17 u. 18	—	—	—
		Reguliröfen	18	—	27	—	—	—
		Kohlenbecken	20	—	24	—	—	—
14	Itzehoer Eisenwerk (Holstein)	Ordinäre Oefen	20	—	—	—	—	—
		Reguliröfen	23	—	—	—	—	—
		Kohlenbecken	17	—	—	—	—	—
		Maschinentheile	16	—	—	—	—	—
15	Tangerhütte (Provinz Sachsen)	Heerdguß . . . . 11,00 M. à	14	—	—	—	—	—
		Säulen . . . . 16,00 „ „	18	—	—	—	—	—
		Röhren . . . . 11,00 „ „	14	—	—	—	—	—
16	Isselburger Hütte (Harz)	Durchgängig	18	—	—	—	—	—
		Kesseltöpfe	20	—	24	—	—	—
		Oefen	20	—	25	—	—	—
		Emaillirte Gußwaaren	45	—	48	—	—	—
17	Nassauer Werk N. N.	Gewöhnliche Oefen	23	—	—	—	—	—
		Kochöfen	19	—	23	50	—	—
		Kohlenbecken	19	50	23	—	—	—
18	Concordiahütte (Rheinprovinz)	Ordinäre Oefen	16	—	—	—	—	—
		Reguliröfen	18	—	—	—	—	—
		Kohlenbecken	16	—	22—23	—	34	—
		Handelsgußwaaren . . . . . 16,00 M. à	17	—	—	—	—	—
19	Marienhütte (Regierungsbezirk Trier)	Ordinäre Oefen	15	—	—	—	—	—
		Kohlenkasten	14	—	—	—	—	—
		Durchschnittspreis	17	83	19	36	—	—
20	Eisenberger Hütte (Pfalz)	Durchschnittspreis 8,00 bis 10,00 M. pro 100 kg weniger als 1872—1873.						
		Wormser Ovalöfen	16	—	24	—	—	—
21	Luisenhütte bei Lünen	Ordinäre Oefen	24	—	—	—	—	—
		Kohlenbecken	21	—	23	—	36	—

Vorsitzender: Damit würde zu gleicher Zeit

Frage 2:

Wie steht es mit den Verkaufspreisen bei anderen Werken Ihrer Gegend?

erledigt werden und zwar haben Sie die Preise von 1868, 1869 und 1873 in den verschiedenen Werken angegeben. Sind das dieselben Werke, von denen Sie vorhin die Frachten angegeben haben?

Herr **Tenge:** Das sind großentheils dieselben Werke.

Damit würden die beiden ersten Fragen und auch

Frage 3:

Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

erledigt sein.

Frage 4:

Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Diese Frage ist im Allgemeinen zu bejahen bezüglich der beiden letzten Kategorien, die hier aufgestellt sind.

Frage 5:

Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

Die Gründe sind sehr mannigfacher Art. In der Hauptsache wird als entscheidend zu betrachten sein, ob in Folge der größeren Masse des versendeten Postens die darauf entfallenden Generalkosten billiger berechnet werden können. Es ist davon die natürliche Folge, daß der größere Abnehmer durch Rabatte gewöhnlich dem kleineren Abnehmer gegenüber bevorzugt wird, übrigens influirt wesentlich die Konkurrenz.

Frage 6:

Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

Mir sind aus eingesehenen Fakturen nur die Preise in Frankreich und England bekannt und wie diese Preise im Inland berechnet werden. Dabei habe ich mich überzeugt, daß noch im letzten Frühjahr dort ein ganz befriedigender Preis erzielt wurde. Wie sich augenblicklich, im Herbste dieses Jahres, der Preis stellt, ist mir aus eigener Wahrnehmung nicht genau bekannt, und ich bemerke dabei, daß seit dem

letzten Frühjahr eine außerordentliche Ermäßigung in den inländischen Gußwaarenpreisen eingetreten ist.

Frage 7:

Verkauft das Ausland für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt, und in welchem Verhältniß und aus welchen Gründen geschieht dies?

Der ausländische Verkauf für den Export wird zu erheblich niedrigeren Preisen vollzogen, weil, wie ein französischer Fabrikant mir gelegentlich einräumte, die Ermäßigung der Generalkosten für ihn und seine Kollegen der hauptsächliche Grund sei, um eine massenweise Versendung zu ermäßigten Preisen nach dem Auslande zu bewirken.

e. Kreditverhältnisse.

Frage 1:

Finden die Werke Ihres Distrikts Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Ich glaube, daß die deutschen Gießereien im Allgemeinen und abgesehen von einigen Ausnahmen hinlänglich mit eigenem Betriebskapital ausgestattet sind, um fremde Kredite wenig in Anspruch nehmen zu müssen.

Frage 2:

Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden.

Insoweit ein Kredit in Anspruch zu nehmen ist, wird in der Regel 1 pCt. über dem Bankdiskont und ein viermaliger Umschlag von dem Banquier gefordert. Dies scheint nach den eingegangenen Mittheilungen eine Usance zu sein, welche ziemlich allgemein in Deutschland gehandhabt wird.

Frage 3:

Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde?

In der Regel werden Rohmaterialien und Halbfabrikate gegen Diskontovergütung von 2 pCt. beim Empfang bezahlt. Für den Verkauf der Gußwaaren gilt als Regel nach der Faktura dreimonatliches Ziel mit einer Diskontovergütung von $1^1/_2$—2 pCt. bei sofortiger Zahlung; bei den gegenwärtig eingetretenen Absatzverhältnissen wird man aber durchschnittlich annehmen müssen, daß mindestens eine 6—9-monatliche Kreditfrist von den Gießereien thatsächlich gegeben wird.

Frage 4:

Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt?

Bezüglich der Verhältnisse im Handel kann die neue Bank- und Münzeinrichtung nur als mit günstigen Wirkungen begleitet bezeichnet werden. Anders liegt die Frage, ob nicht durch die Aufhebung der früheren 12-Theilung eine andauernde Erhöhung in den Ankaufspreisen der Lebensmittel des Arbeiters eingetreten ist. Ich wage aber in der Richtung, weil es auf Vermuthungen beruht, kein bestimmtes Urtheil zu geben.

In Bezug auf die Handelsverhältnisse ist man durch die Beseitigung des früheren Unwesens mit ausländischen Banknoten und verschiedenartigen Münzen zu einer viel solideren Zahlungs- und Berechnungsweise gelangt.

Frage 5:

Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

Soweit mir bekannt, sind in den konkurrirenden Nachbarstaaten die Kreditverhältnisse durchgehends erheblich günstiger, weil dort die Werke den Bankkredit zu erheblich niedrigeren Zinsen gewährt erhalten. Dies ist mir von französischen und englischen Fabrikanten unter Bezug auf ihre speziellen Verhältnisse gleichmäßig mitgetheilt worden.

f. Einfluß der Gesetzgebung.

Frage 1:

In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?

Frage 2:

Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung u. s. w.?

Man wird annehmen dürfen, daß auf die Eisengießereien in Deutschland, welche sich, abgesehen von den in neuerer Zeit in unmittelbarer Nähe der Städte begründeten, wesentlich in isolirter Lage auf dem Lande gebildet haben, die Einflüsse der Gesetzgebung speziell in Bezug auf die Gewerbeordnung nicht so benachtheiligend gewesen sind, als es in andern Gewerben der Fall war und als es auch der Fall gewesen ist in den Gießereien, welche in den Städten sich befinden, wo eine Konzentration der Betriebe und eine große Ansammlung von Arbeitern stattgefunden hat. Die Einwirkungen der Gewerbegesetzgebung werden auf dem Lande weniger empfunden, weil sich dort die Verhältnisse unter der Bevölkerung gewissermaßen in einer autonomen Art gestalten, weil die freie Bewegung, welche insbesondere dem jüngeren Arbeiter durch die neuere Gewerbeordnung gestattet war, bei der isolirten Lage viel weniger Anlaß zu Ausschreitungen gegeben hat. Dagegen wird, namentlich von denjenigen Werken, welche in größeren Städten belegen sind, sehr geklagt über die durch die Gewerbeordnung eingeführte Lockerung des Verhältnisses der Arbeiter zum Arbeitgeber und über die Verminderung der Disziplin.

Die allgemeine Wehrpflicht hat ganz speziell bezüglich der Gußwaarenfabrikation insofern einen ganz entschiedenen Einfluß, als man die Wahrnehmung macht, daß der Former, welcher von dem dreijährigen Militärdienst zurückkommt, mindestens eine einjährige Arbeit nöthig hat, um sich diejenige manuelle Fertigkeit wieder anzueignen, welche er besaß, ehe er zum Militärdienst herangezogen wurde. Selbstverständlich ist der Vortheil, welcher für die Ausbildung des Mannes im Ganzen und für seine Gewöhnung an Zucht und Ordnung aus dem Militärdienst erwächst, in spezieller Beziehung auf den Fabrikbetrieb viel höher zu veranschlagen, als der Nachtheil, welcher durch die ganz augenfällige Verminderung seiner Fähigkeit in Bezug auf die eigentliche Hand- und Fingerfertigkeit eintritt. Ich möchte in dieser Beziehung nicht mißverstanden werden, als ob den Nachtheilen gegenüber, welche zweifellos durch die Wehrpflicht speziell bei der Gußwaarenfabrikation veranlaßt werden, jener Vortheil selbst unterschätzt würde.

Dasselbe gilt von der Schulpflicht. Bei der Formerei werden jugendliche Arbeiter, in Holland und Belgien z. B., in dem Alter vor zurückgelegtem 14. Jahre vorzugsweise benutzt für die Abklopferei und Putzerei, welche einen nicht unerheblichen Theil der vorzunehmenden Arbeit bilden, und in welcher die eigentliche Lehrperiode durchgemacht wird. Dadurch, daß die Kinder schon in den frühesten Lebensjahren an die Arbeit der Eltern gewöhnt werden, ist bei den Kindern eine vollständige Entwickelung der Fertigkeit in der Handarbeit bereits eingetreten zu einer Zeit, in welcher der deutsche Arbeiter eigentlich erst anfängt, eine Leistung für die Fabrik

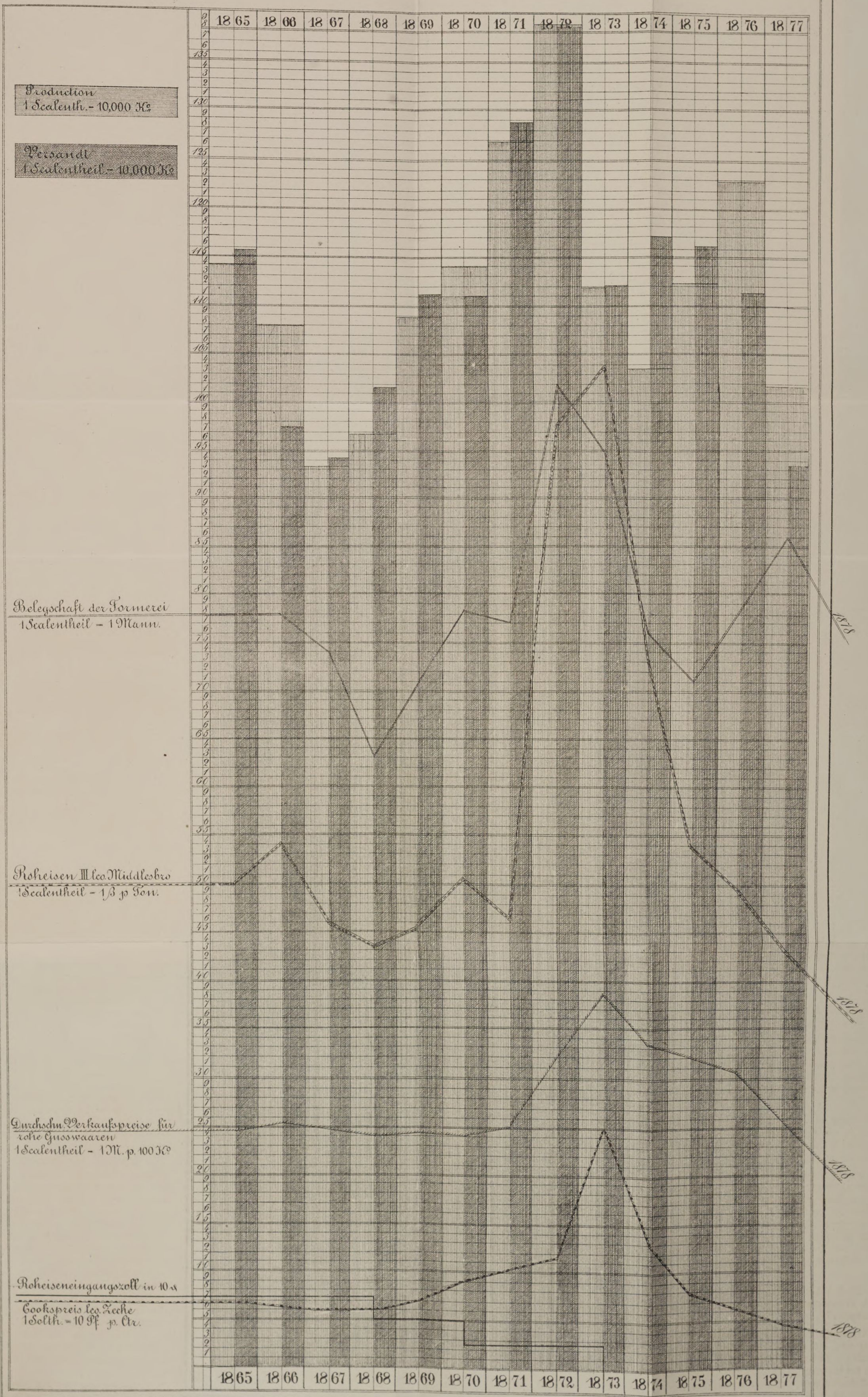
Tafel zur 36. Vernehmung, Seite 643.

Graphische Darstellung

der Productions-, Absatz- & Preisverhältnisse

auf der Holter Eisenhütte

für die Jahre 1865 — 1877.



n=
nd=
che
rik

vorzunehmen. Es sind mir spezielle Fälle bekannt geworden, wonach holländische Arbeiter, welche bis vor Kurzem nicht verpflichtet waren, ihre Kinder zur Schule zu schicken, ihren Aufenthalt auf dem deutschen Werke, nach welchem sie gezogen waren wegen des höheren Arbeitslohnes, mit Rücksicht auf die Verhältnisse der Schulpflicht und der Militärpflicht aufgaben, unter der Angabe, daß es ihnen nicht möglich wäre, zu gleichen Leistungen ihrer heranwachsenden Kinder zu kommen in Bezug auf den Akkordsatz für den Former, als sie ihn erreicht hätten in den holländischen Werkstätten, wo diese ihrer Meinung nach die Leistungsfähigkeit verhindernden Einrichtungen nicht bestanden.

g. Allgemeine Lage.

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Diese Frage ist nach den angestellten Erhebungen bezüglich sämmtlicher deutschen Eisengießereien zu verneinen.

Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen sie?

Bei der Preisverminderung, welche noch im Laufe des Jahres 1878 stattgefunden hat, findet eine Rentabilität meinen Erachtens augenblicklich auf keinem Werke statt. Im vorigen Jahre war eine geringe Rentabilität bei manchen noch vorhanden; die Verkaufspreise haben aber seit Jahresfrist so erhebliche Rückschritte gemacht, daß die Rentabilität aufgehört hat.

Herr **Stumm**: Was verstehen Sie unter Rentabilität?

Herr **Tenge**: Ich verstehe darunter den Zustand einer gewerblichen Anlage, unter welchem ein Plus dem Werkbesitzer über die Selbstkosten einschließlich der Generalkosten zufließt.

Herr **Stumm**: Aber einschließlich der Zinsen. Sie haben in die Generalkosten die Zinsen des Betriebskapitals eingerechnet, Sie würden also die Rentabilität erst da beginnen lassen, wo die Verzinsung des Betriebskapitals bereits erreicht ist? oder würden Sie auch da schon eine Rentabilität annehmen, wo diese Zinsen nur theilweise gedeckt werden?

Herr **Tenge**: Rentabilität ist nicht vorhanden, wenn die Zinsen des Betriebskapitals ganz oder auch nur theilweise nicht gedeckt werden, denn die Betriebskapitalzinsen sind Früchte des Kapitals, sei es eigenes oder angeliehenes, nicht Renten aus dem Betriebe. — Bei vielen Werken werden im laufenden Jahre aber auch nicht die Zinsen des Betriebskapitals verdient.

Vorsitzender: Frage 3:

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?

Herr **Tenge**: Ich habe eine graphische Zusammenstellung bezüglich der hier vorliegenden Fragen anfertigen lassen (Tafel anliegend), in welcher auch die Verhältnisse der Verkaufspreise bezüglich des einzelnen Werkes dargestellt sind. Es geht daraus hervor, daß die Verkaufspreise im Jahre 1869 bis 1871 wenig schwankten, daß von 1872 bis 1873 eine erhebliche Steigerung eintrat, und daß bis zum Jahre 1877 ein Rückschritt erfolgte, welcher im laufenden Jahre 1878 einem außergewöhnlich großen Falle der Verkaufspreise Platz gemacht hat. Der Stand der letzteren, in Vergleichung mit den veränderten Selbstkosten, erläutert die Frage der Rentabilität in den Vorjahren.

Frage 4:

Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Wenn die Konsumtionsfähigkeit, so wie sie gegenwärtig besteht, als Norm oder als Mittelsatz angenommen wird, dann ist allerdings eine Ueberproduktion vorhanden, weil das deutsche Inland nach Maßgabe seines heute bestehenden Bedarfs die auf den deutschen Eisengießereien herzustellenden Produkte nicht vollständig aufnehmen kann, um so weniger unter Verhältnissen, wie sie gegenwärtig vorliegen, wo neben der deutschen auch die ausländische Produktion in Frage kommt und die Verhältnisse des Marktes bedeutend erschwert. Würde die Konsumtionsfähigkeit heute diejenige sein, wie sie in den Jahren 1871—1874 bestand, so würde der Mangel an Absatz, welcher ja die geringe Konsumtionsfähigkeit ausdrückt, nicht eintreten, weil die Gießereien, welche ihre Gesammtproduktion seit 1874 nicht wesentlich vermehrt haben, damals zu manchen Zeiten nicht in der Lage waren, dem Bedürfnisse der Nachfrage vollständig zu genügen. Der Hauptgrund des Mangels an Absatz, welcher eigentlich die Signatur des ganzen heutigen Marktverhältnisses bildet, liegt ganz zweifellos in dem Rückgange der Konsumtionsfähigkeit in Verbindung mit den Massen der vom Auslande eingeführten Gußwaaren.

Vorsitzender: Sind noch Bemerkungen hieran zu knüpfen?

(Wird verneint.)

Wir würden zu dem Abschnitte

II.

Wirkungen der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markte

übergehen:

Frage 1:

Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar und werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Herr **Tenge**: Die Konkurrenz des Auslandes auf den Absatz der eigenen Produkte der Holter Eisenhütte macht sich ziemlich allgemein und zwar vorzugsweise durch den Druck auf die Preise fühlbar. Im westlichen Deutschland erfolgte seit 1875 und 1876 ein allmählicher Rückgang in den Preisen von der Grenze ausgehend. Dieser Rückgang der Preise setzte sich in konzentrischen Kreisen bis nach Mitteldeutschland fort, und weil die Absatzgebiete der verschiedenen Werke, also derjenigen, welche durch die ausländischen Importe zunächst getroffen werden und der mehr im Binnenlande belegenen ineinander übergehen, so macht man heute die Erfahrung, daß diese von den Grenzbezirken her eingetretenen Preisrückgänge sich über das ganze Absatzgebiet ausgedehnt haben. Es ist schwer eine Unterscheidung festzustellen, wie weit die ausländische und in wie weit die inländische Konkurrenz auf die Preisstellung selbst eingewirkt haben, weil es unmöglich ist, diese Verhältnisse auf bestimmte Zahlen zurückzuführen. Jedenfalls aber ist es zweifellos, daß der exorbitante Rückschlag, welcher namentlich im Jahre 1878 in dem Waarenpreise eingetreten ist, durch die von der ausländischen Konkurrenz gestellten Preise hervorgerufen wurde. Ich kann in der Beziehung ein Beispiel anführen. Die Holter Eisenhütte liegt in der Nähe von Bielefeld, wo sich bekanntlich eine Anzahl von Nähmaschinenfabriken befindet. Sie versorgte bis vor wenigen Jahren den Ort mit Nähmaschinenguß und lieferte dahin für mehrere 100 000 ℳ. Die Preisstellung, welche von französischen Werken in Bielefeld in diesen Nähmaschinentheilen gemacht wurde, war später so exorbitant niedrig, daß auf der Holter Hütte die Fabrikation dieses besonderen Artikels vollständig eingestellt werden mußte, weil mit den Preisen, wie sie von dort aus gestellt wurden, es absolut unmöglich war, nach Maßgabe der vorhandenen Selbstkosten zu konkurriren. — Im Uebrigen ist die deutsche Gußwaarenindustrie mit Rücksicht auf das besondere Verhältniß der Modelle bis jetzt mehr geschützt gewesen, als es bei den anderen Eisenindustriebranchen der Fall

war. Bis eine auswärtige Gießerei sich in den außerordentlich großen Apparat von Modellen, welche für die besonderen Bedürfnisse und Gewohnheiten eines Landes erforderlich sind, hineingearbeitet hat, ist eine Reihe von Jahren erforderlich. Es werden aber in der letzten Zeit die Hauptartikel der deutschen Gußwaarenfabriken bereits vielfach zur Nachahmung aus dem Auslande, vorzugsweise aus Belgien und Frankreich, bezogen und man fängt seit einiger Zeit an, die deutschen Spezialitäten, insbesondere also die Gegenstände für den häuslichen Gebrauch und für den Baubedarf, in erheblich größerem Umfange anzufertigen. Bisher war die Konkurrenz des Auslandes vorzugsweise fühlbar in solchen Gegenständen, welche aus einfachen, wenige Kosten verursachenden Modellen anzufertigen sind; die Konkurrenz in eigentlichen Handelsgußwaaren ist erst seit dem vorletzten Jahre in einer lebhafteren Weise eingetreten. England konkurrirt vorzugsweise in emaillirten Gußwaaren; von Nordamerika werden ziemlich viel Kochmaschinen eingeführt, welche sich durch eine zweckmäßige Einrichtung auszeichnen, und von Frankreich erfolgt besonders ein Import in einzelnen Sachen, welche in größerer Menge gefordert werden, z. B. der berührte Nähmaschinenguß, Dachfenster, einzelne Ofensorten und ähnliche Gegenstände. Aus dem südlichen Bayern wird, namentlich von dort befindlichen bayrischen Staatswerken darüber Beschwerde geführt, daß von Oesterreich eine bedeutendere Einfuhr in den letzten Zeiten stattgefunden habe.

Vorsitzender: In welchen Gegenständen?

Herr **Tenge:** Hauptsächlich in Ofenguß.

Vorsitzender: Damit ist der erste Theil der

Frage 2:

Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

erledigt, und den zweiten Theil haben Sie früher schon dadurch erledigt, als Sie mittheilten, daß Sie englisches Roheisen beziehen.

Frage 3:

Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Herr **Tenge:** Die Frage ist bezüglich der Gußwaarenindustrie zu verneinen.

Frage 4:

Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

Ist damit gleichmäßig zu verneinen.

Vorsitzender: Frage 5:

Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

Erledigt sich dadurch, daß Sie erklären, daß das Inland die Fabrikate so gut herstellen kann wie das Ausland; in Folge dessen wäre die Frage hier nicht zu stellen gewesen.

Frage 6:

Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Ist auch bereits erledigt.

Frage 7:

Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

Herr **Tenge:** Ein sehr bedeutender Verkaufsplatz für die Gußwaarenindustrie ist Hamburg-Altona. Es wird von den an der Nordsee und in Oldenburg, sowie von den an der unteren Ems, Weser und Elbe liegenden Gießereien ziemlich stark befahren. Die Verkaufspreise, welche dort erzielt werden, stellen sich ungefähr um den Betrag der Fracht von der Seeküste bis zum Binnenlande niedriger, so daß die Preise, welche an diesen Hafenorten am niedrigsten sind, sich durch die Preise der auswärtigen Konkurrenz, welche in billiger Seefracht dorthin liefert, reguliren.

Wenn ein bestimmter Preis gleich a in Hamburg besteht und die Fracht von Hamburg nach Leipzig b beträgt, so ist der Preis in Leipzig gleich a + b, er setzt sich zusammen aus dem Preise am Hafenort und dem Zuschlage der Fracht bis zum Gebrauchsorte.

Frage 8:

Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

Vor 1873 war eine Konkurrenz des Auslandes in der Gußwaarenindustrie nicht bemerklich; diese Konkurrenz hat sich erst nach 1873 entwickelt.

Herr **Stumm:** Ich setze voraus, daß der Herr Sachverständige die Fabrikation von gußeisernen Röhren nicht in den Rahmen seiner Depositionen faßt.

Herr **Tenge:** Ich muß ausdrücklich bestätigen, daß Röhren als Massenartikel ausgeschlossen sind, weil ich mich nur über Handelsgußwaaren aussprechen zu sollen glaubte.

Frage 9:

Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Der Antheil wird bestimmt durch den Kurswerth der acquits, um welchen die französische Konkurrenz einen Vorsprung bei der Preisstellung hat.

Vorsitzender: Ist Ihnen über diese acquits etwas Näheres bekannt?

Herr **Tenge:** Ich glaube die Verhältnisse der acquits als allgemein bekannt voraussetzen zu dürfen.

Die Exportfähigkeit des französischen Auslandes wird genau um den Betrag der Summe erleichtert, welche der französische Fabrikant für eine bestimmte Gewichtsmenge ausgeführter geformter Gußeisen vergütet erhält. Das würden also 2 Frcs. für 100 kg sein, abzüglich der in dem etwas schwankenden Kurs der acquits liegenden kleinen Differenz. Um diesen Betrag hat der französische Fabrikant dem deutschen gegenüber einen Vorsprung.

Frage 10:

Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Eine erschwerte Konkurrenz des Auslandes liegt in dem namentlich im letzten Jahre eingetretenen außerordentlichen Preisrückgange. Wenn die Waarenpreise besser wären, würde die Konkurrenz des Auslandes noch erheblicher fühlbar sein.

Frage 11:

Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt?

Der Private kauft im allgemeinen da, wo er die Waare am billigsten erhält. Von Kommunalbehörden sind mir ganz vereinzelte Fälle bekannt geworden, wonach die Vertretungen größerer Städte in die Submissionsbedingungen die Verbindlichkeit des Lieferanten aufgenommen haben, nur deutsches Fabrikat zu nehmen. Das war z. B. bei Röhrenlieferungen für Bochum der Fall. Bezüglich der staatlichen Behörden ist mir nur bekannt, daß in neuerer Zeit bei der Admiralität und in einzelnen Fällen auch bei sonstigen Staatsverwaltungen eine Begünstigung der inländischen Industrie bei sonst gleichen Bedingungen und Preisstellungen eingetreten ist.

Frage 12:

In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Insoweit diese Begünstigungen bestehen, würde bei deren Wegfall die Konkurrenz des Auslandes eine gleichmäßig lästigere werden.

Frage 13:

Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Diese Frage ist schwer zu beantworten. Soweit meine Wahrnehmungen reichen, glaube ich allerdings, daß speziell bezüglich der Löhne in England eine weitere Ermäßigung thunlich ist, wenn auch der englische Arbeiter mit Rücksicht auf die dortigen klimatischen Verhältnisse eine stickstoffreichere Nahrung nöthig hat als unsere Arbeiter; denn die Lohnsätze, wie ich sie dort in englischen Eisenwerken angetroffen habe, stehen im Verhältniß zu den unsrigen so, daß allerdings eine weitere Ermäßigung wohl noch möglich erscheint.

Frage 14:

In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Ein weiterer Abschlag würde meines Erachtens zu einer allmählichen Einstellung des Betriebes der meisten Werke führen müssen, weil wir die äußerste Grenze erreicht zu haben scheinen.

Frage 15:

Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

In den letzten Jahren sind namentlich Verbesserungen in der Konstruktion der Kupolöfen eingetreten und auch durch allgemeinere Anwendung von Formmaschinen hat man die Fabrikationskosten der Massenartikel nicht unerheblich ermäßigt.

Die letzte Ermäßigung kommt aber bei den bestehenden Absatzverhältnissen dem Fabrikanten nicht zu gute, weil ein Massenabsatz nicht mehr stattfindet. Inwieweit nun noch fernere Betriebsverbesserungen zu einer weiteren Ermäßigung der Produktionskosten führen können, das entzieht sich wohl dem Urtheile eines Jeden, weil die Grenze der Verbesserung bestehender Einrichtungen eine ganz unbestimmte ist. Jeder sucht selbstverständlich innerhalb seines Bereiches soweit zu verbessern, wie es ihm möglich ist, ohne daß er in der Lage wäre zu sagen, dies sei nun ein für allemal abgeschlossen. Ich glaube nicht, daß nach dem Gesichtskreise, innerhalb dessen wir uns heute bewegen, von Seiten der Gießereien die Betriebsverbesserungen unterlassen worden sind, zu denen sie nach Maßgabe der bestehenden Verhältnisse überhaupt befähigt erscheinen; ich glaube, dies behaupten zu dürfen, weil meines Erachtens die deutsche Gießerei sich im Allgemeinen auf einer durchaus entwickelten und hohen Stufe in Bezug auf die Qualität ihres Fabrikats befindet. Sie kann mit sämmtlichen Ausländern in Bezug auf die Qualität in Konkurrenz treten.

Vorsitzender: Es würde daher auch die folgende

Frage 16:

Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

sich erledigen, wenn Sie erklären, daß das Ausland die Betriebsverbesserungen nicht im höheren Maße als das Inland eingeführt hat.

Herr **Tenge:** Nein, das glaube ich nicht; abgesehen von der Frage der mehreren Arbeitstheilung im Auslande.

Vorsitzender: Frage 17:

Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Herr **Tenge:** Ich weiß nicht, in welcher Beziehung ein günstiger Einfluß denkbar sein sollte.

Vorsitzender: Die Zölle, hat man früher gesagt, müßten aufgehoben werden, damit die Eisenindustriellen darauf geführt würden, durch Einführung von Verbesserungen in ihrem Betriebe die Selbstkosten zu verringern.

Herr **Tenge:** Hierüber habe ich mich zu Frage 15 geäußert. Die große inländische Konkurrenz reicht völlig aus, um den Eisenindustriellen anzuspornen, das Erreichbare auch in Ermäßigung der Selbstkosten zu leisten.

Herr **Stumm:** Der Herr Sachverständige hat doch den Zoll auf sein Roheisen erspart; wenn es heute noch den Roheisenzoll gäbe, so müßte er das Middlesborougheisen um dessen Betrag theurer bezahlen.

Herr **Tenge:** Der Ansicht bin ich nicht; ich bin der Meinung, daß der Zoll, welcher scheinbar die Kosten der Gießerei erhöht, *auf die Dauer* bezüglich der Selbstkosten keinen wesentlichen Nachtheil herbeiführt, weil der Roheisenpreis loko Gießerei nicht auf die Dauer durch den Zollsatz bestimmt wird.

Herr **Huber:** Sie glauben also, daß wenn der Zoll noch bestehen würde, Sie gerade so billig Ihr Roheisen bezahlen würden, wie jetzt?

Herr **Tenge:** Ich glaube nicht, daß der Zoll in seiner effektiven Höhe bei den Selbstkosten der Gußwaaren fühlbar wird, weil der Preis des Gießereieisens am Ursprungsorte durch den Eingangszoll beeinflußt wird.

Herr **Stumm:** Wissen Sie, welches Prozentverhältniß es ist, in welchem Middlesborougheisen nach Deutschland exportirt wird?

Herr **Tenge:** Die Zahl ist mir augenblicklich nicht erinnerlich, sie erhellt aus der vorliegenden Statistik.

Herr **Stumm:** Sie glauben also, daß, wenn heute der deutsche Roheisenzoll noch bestände, das Roheisen um den Betrag des Zolls in Cleveland niedriger stände?

Der Herr Sachverständige hat erklärt, daß durch die Aufhebung des Zolls eine solche Preiserhöhung eingetreten sei, daß dadurch der Zoll von ihm nicht erspart würde, er würde Cleveland-Roheisen nicht theurer bezahlen loko Hütte, wenn der Zoll bestehen geblieben wäre. Daraus müßte gefolgert werden, daß Roheisen loko Middlesborough um den Betrag des Zolls niedriger stehen würde, als jetzt, wenn der Zoll nicht aufgehoben worden wäre.

Herr **Huber:** Der Zoll wird also nach Ihrer Ansicht auf das Ausland abgewälzt?

Herr **Tenge:** Ich meine, es unterliegt keinem Zweifel, daß *unter sonst gleichbleibenden Verhältnissen* der Zoll, welchen die inländische Gießerei für das ausländische Eisen zu zahlen hat, die Selbstkosten ihrer Waare um den geringen Betrag des Zolls erhöht. Aber ich bin unter Beobachtung der Entwickelung der Roheisenpreise der bestimmten Ansicht, daß der Erlaß des Zolles auf ausländisches Roheisen thatsächlich verschwindet in Bezug auf die Interessen der Gießereien, weil, wenn der Zoll nicht wieder eingeführt würde, die Gießereien das Eisen an die englischen Roheisenfabrikanten demnächst um den mehrfachen Betrag des Zolles theurer bezahlen müßten.

Vorsitzender: Sie würden also Frage 17 verneinen.

Herr **Tenge:** Ich kann diese Frage nicht absolut verneinen, sondern nur mit der gegebenen Erläuterung.

Herr **Huber** Für Ihre Fabrik scheint es doch?

Vorsitzender: Sie finden also nicht, daß Sie billigeres Rohmaterial bekommen haben, Sie finden nicht, daß wesentliche Anstrengungen auf Ihrem Werke gemacht worden wären, um das auszugleichen, Sie müssen die Frage verneinen?

Herr **Tenge**: Ja, in diesem Sinne allerdings, zumal bei der Geringfügigkeit des Zollsatzes.

Vorsitzender: Frage 18:

Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Herr **Tenge**: Diese Frage glaube ich doch bejahen zu müssen; es ist seit 1873 eine Vermehrung der kleinen Gießereien eingetreten, welche wahrscheinlich nicht in so großer Zahl erfolgt wäre, wenn der Anlegende nicht unterstellt hätte, daß er sein Material vom Auslande zollfrei, also billiger sich verschaffen könne, weil der den Verhältnissen ferner Stehende, welcher eine neue Anlage gründet, sehr leicht und unmittelbar zu der Ansicht kommt, daß er das Eisen um den Betrag des Zolles niedriger haben würde. Wer aber längere Zeit das Gießereigeschäft kennt, der weiß, daß die Verhältnisse thatsächlich ganz anders liegen.

Vorsitzender: Frage 19:

Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Herr **Tenge**: Wenn mit dem Aufschwunge des gewerblichen Lebens ein Vermehrung der Konsumtionsfähigkeit, also des Absatzes verbunden ist, und insbesondere, wenn bei verstärkter Nachfrage eine entsprechende Erhöhung der Verkaufspreise eintritt, so unterliegt es keinem Zweifel, daß alsdann die ausländische Konkurrenz bedeutend gesteigert würde, weil, wie schon früher angedeutet, der außerordentlich niedrige heutige Waarenpreis einen Theil der ausländischen Konkurrenz zurückhält.

Vorsitzender:

III.

Die deutsche Eisenindustrie auf auswärtigem Markte und der Einfluß ausländischer Zollsätze.

Frage 1:

Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

Herr **Tenge**: Von Seiten der Holter Eisenhütte wird augenblicklich gar nicht nach dem Auslande exportirt und früher auch nur ausnahmsweise; von anderen Werken der Gußwaarenbranche erfolgt ein Export nach dem Auslande, insbesondere soweit diese Werke in den Grenzbezirken und Stromgebieten liegen. Die binnenländischen Gießereien setzen ihre Fabrikate, insofern sie nicht einzelne Spezialitäten herstellen, nur im Inlande ab, dagegen versenden nach den vorliegenden Berichten der einzelnen Werke die Gießereien an der Nordseeküste über Hamburg, Altona nach Dänemark und Schweden, die an der böhmisch-schlesischen Grenze gelegenen Werke verschicken nach Oesterreich, ebenso die bayerischen, es wird indessen dort bemerkt, daß der Versandt nach Oesterreich in den letzten Jahren wesentlich, bei einzelnen Werken ganz abgenommen habe. Von den süddeutschen Werken findet eine nicht unerhebliche Versendung nach der Schweiz statt, und die nordwestdeutschen, die Werke am Rhein, versandten früher viel nach Holland, aber in den letzten Jahren ist der Absatz nach diesen Gegenden hin zurückgegangen und bei manchen Werken vollständig auf Null reduzirt.

Vorsitzender: Damit sind

Frage 2:

Nach welchen Gegenden, in welchen Produkten und Quantitäten ist dies der Fall?

und Frage 3:

In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen?

auch zugleich behandelt.

Herr **Tenge**: Zu Frage 3 kann ich nur bestätigen, daß die Abnahme des Exports bedeutend ist. Erhöhte Bahnfrachten, Handelskrisen und Zölle bewirkten dies Das bayerische Staatswerk Achthal z. B. versandte früher 1/3 seiner Produktion nach Oesterreich, jetzt nichts mehr. Lauchhammer schreibt, daß der Export, außer nach Südamerika und Italien, durchgehends nachgelassen; Tangerhütte und Karlshütte berichten, daß der Absatz nach Rußland wegen der Zollerschwernisse aufgehört habe; in dieser Tonart geht es weiter.

Vorsitzender: Frage 4:

Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der dortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

Herr **Tenge**: In erheblichem Maße, vorzugsweise durch Eingangszölle und Frachtbegünstigungen

Vorsitzender: Frage 5:

Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Herr **Tenge**: Die Aufhebung der deutschen Zölle hat keinen solchen Einfluß ausgeübt.

Herr **Stumm**: Ich glaube doch, daß der Herr Sachverständige diese Frage überlegen muß, denn seine Ausführungen darüber, daß die Wiedereinführung der Zölle keinen Einfluß auf seine Selbstkosten ausüben werde, kann ich doch unmöglich auch darauf beziehen, daß der Export der deutschen Gießereien nicht darunter leiden wird; denn wenn er sagt: hätten wir heute den Zoll von 6 *M.*, so würde das Roheisen in Middlesborough nicht 38 *M.*, sondern 32 stehen, so würde der ausländische Konkurrent das Roheisen doch auch zu 32 *M.* kaufen, und den deutschen Gießereien, die mit 6 *M.* Zoll immer wieder auf 38 kommen, eine um so erheblichere Konkurrenz machen als jetzt. Wenn auch seine Ausführungen richtig wären — was ich dahingestellt sein lassen will —, daß das Ausland unseren Zollbetrag indirekt uns ersetzt, indem es billiger verkauft, so ist doch unzweifelhaft, daß das Ausland etwa auch für sich mit den Preisen heruntergeht, also in der Lage ist, unseren Export auf dem ausländischen Markte wirksamer zu bekämpfen. Ich meine deshalb, daß die Beantwortung der Frage 5 noch nicht zusammenfällt mit der Beantwortung, die früher bei Frage 18 gegeben wurde.

Vorsitzender: Das konkurrirende Ausland kauft aber ebenfalls zu 32 *M.* im konkurrirenden Ausland.

Herr **Stumm**: Nein; nur England. Holland bezahlt keinen Eingangszoll auf Roheisen Holland würde statt 38 *M.*, die es jetzt in Middlesborough bezahlt, nur noch 32 *M.* bezahlen.

Herr **Tenge**: Ich kann in der Beziehung mich nur ganz einfach dahin äußern, daß irgend welcher günstige Erfolg durch die Aufhebung der Zölle nicht eingetreten ist in Bezug auf den Export. Die Frage hängt allerdings davon ab, ob die deutsche Gußwaaren-Industrie durch die Aufhebung der Zölle in die Lage versetzt ist, billiger produziren zu können. Würde sie dauernd billiger produziren, so würde sie dem Auslande billigere Preise stellen können. In unserem Falle, also bezüglich der Gußwaaren, folgt übrigens die Verneinung der Frage schon daraus, daß nach dem Schlußprotokoll vom 8. Juli 1867 Roheisen für die Fabrikation zum Export auch vor 1873 zollfrei eingelassen wurde.

Vorsitzender: Sie glauben, in Bezug auf den Export keine Beeinträchtigung durch die Wiedereinführung der Zölle erfahren zu dürfen?

Herr **Tenge**: In der Beziehung liegen die Verhältnisse bei den Gießereien in Deutschland verschiedenartig. Man muß dabei die Gießereien an den Seeküsten und Stromgebieten von den binnenländischen unterscheiden. So lange wir keine billigeren Transportmittel im Binnenlande haben, würden beispielsweise die Gießereien an der Nordseeküste das englische Eisen billiger beziehen können als das in Deutschland erzeugte, weil die deutschen Hochofen-Werke meines Wissens nach nicht im Stande sind, für den Betrag der englischen Selbstkosten mit einem entsprechenden Gewerbsgewinn, welcher Middlesborough bestimmte, einen so äußerst niedrigen Verkaufspreis zu notiren, ihrerseits unter Vergütung des Mehrbetrages der Land- gegen die Seefracht — ich will einmal sagen — nach Norden oder Leer zu liefern und deshalb werden auch die Verhältnisse dieser Gießereien an der Küste durch den Zoll etwas alterirt; so lange, wie sie keine billigere Fracht aus dem Inlande haben, muß man annehmen, daß für sie eine unerhebliche Erhöhung der Selbstkosten durch den Zoll unter sonst gleichbleibenden Verhältnissen eintritt.

Vorsitzender: Deshalb werden sie unfähiger zu exportiren?

Herr **Tenge**: Ja, weil sie dann theurer fabriziren.

Vorsitzender: Frage 6:

Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden:

Herr **Tenge**: Da würde es speziell für die Küstengießereien angemessen sein, dasselbe Verhältniß wieder einzuführen, wie es früher unter hannoverscher Regie und später allgemein durch den Zollvereinsvertrag bestimmt war, daß nämlich der Roheisenzoll von demjenigen Eisen nicht erhoben wurde, welches in Form von Waaren wieder ausgeführt oder für den Bau von Seeschiffen seitens dieser Werke weiter verarbeitet wurde.

Vorsitzender: Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Herr **Tenge**: Ganz unfehlbar.

Vorsitzender: Frage 8:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Herr **Tenge**: Dasselbe Ziel würde vollständig durch Verkehrserleichterungen oder auf sonstige Weise nicht erreicht werden, weil die ausländischen Zölle nach verschiedenen Seiten hin einen viel größeren Prozentsatz des Werthes der Waaren ausmachen, als dem Betrage nach durch solche Verkehrserleichterungen eingespart werden könnte.

Vorsitzender: Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

Herr **Tenge**: die deutsche Eisenindustrie ist um den Kurs der acquits weniger zur Konkurrenz befähigt. Durch den Werthbetrag der acquits hat der französische Ausländer einen Vorsprung vor dem Deutschen.

Herr **Huber**: Welche Wirkung haben die acquits auf den Export von Roheisen nach Frankreich?

Herr **Tenge**: Ist mir nicht bekannt.

Vorsitzender: Frage 10:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

Herr **Tenge**: Den Einfluß auf die Selbstkosten kann man meines Erachtens nur in den Grenzbezirken wahrnehmen, weil dort vielfach ein Uebertreten der Arbeiter stattfindet; die besseren Arbeiter gehen ins Ausland über, weil sie dort die Beschäftigung finden, welche in deutschen Werken ihnen nicht mehr in genügendem Maße gegeben wird, und in Folge dessen bleiben nur die weniger guten Arbeiter zurück, mit deren Hilfe nicht zu den bisherigen Selbstkosten gearbeitet werden kann. Das ist aber, wie gesagt, nur an den Grenzwerken zu bemerken, wie die darüber eingegangenen speziellen Mittheilungen schließen lassen.

Vorsitzender:

IV.

Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Frage 1:

Erfordert die Forterxistenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Herr **Tenge**: Ich weiß nicht, ob diese Frage sich speziell an die Gußwaarenindustrie richtet.

Vorsitzender: Sie sind ja als Vertreter der Gußwaarenindustrie hier.

Herr **Tenge**: Dafür glaube ich die Frage in der Allgemeinheit ihrer Fassung nicht unbedingt bejahen zu können; man muß meines Erachtens bei dieser Frage durchaus unterscheiden: die deutsche Gußwaarenindustrie beruht ihrer Entstehung nach auf der Holzkohlenhochofenindustrie, und erst in späteren Jahren hat sie von den Holzkohlenhochöfen sich abgelöst und es hat eine selbstständige Kupolofenindustrie sich entwickelt. Liegt es, abgesehen von der Verwerthung unserer Wälder im entschiedenen Interesse unserer Produktion, daß die Holzkohlenhochöfen erhalten bleiben, weil sie ein so vorzügliches Gußwaarenfabrikat liefern, daß meines Erachtens die Kupolofenfabrikate aus Kokseisen damit in der Qualität nicht konkurriren können —, dann liegt es ganz entschieden im Interesse dieser Industrie, durch die Wiedereinführung von Eisenzöllen zur „Forterxistenz“ bezw. zum Wiederaufleben befähigt zu werden. Würde man dagegen die Kupolofeneisenindustrie allein und für sich ins Auge fassen, so kann man nicht behaupten, daß diese Industrie unter gleich bleibenden Verhältnissen zu ihrer „Existenz“ Zölle nöthig habe, weil sie das zollfrei eingeführte Eisen gegenwärtig noch verwendet, und weil äußerlich betrachtet, es ihr erwünscht sein muß, daß sie das Eisen zollfrei erhält. Wenn aber ferner von dem einseitigen Standpunkte der Kupolofenindustrie mit nothwendiger Rücksicht auf *künftige* Verhältnisse ausgegangen wird, und man sich sagen muß, daß die deutsche Kupolofenindustrie abhängig ist, auch von dem Bestande der deutschen Roheisenindustrie, insofern durch deren Existenz der Bezug eines wohlfeilen Halbfabrikats und damit die Absatzfähigkeit der Kupolofenindustrie bedingt wird, dann muß allerdings auch vom Standpunkte des Eisengießers die Frage ad 1 im Sinne der Bejahung beantwortet werden.

Herr **Stumm**: Ich glaube, Sie haben bloß von dem Roheisenzoll gesprochen; die Hauptsache würde für die Kupolofeninteressen aber mehr darin liegen, in welcher Weise ein Zoll auf Gußwaaren einwirkt.

Herr **Tenge**: In deren Beziehung liegt diese Frage naturgemäß einfacher. Nach den Erfahrungen der letzten 4

bis 5 Jahre wird allerdings ein Zollschutz für Gußwaaren allgemein als ein entschiedenes Bedürfniß der Industrie angesehen.

Ich habe in dieser Beziehung, nachdem mir der Fragebogen mitgetheilt war, eine Rundfrage bei den betreffenden Werken, bei den Mitgliedern des Vereins angestellt; darüber war auf keiner Seite irgend ein Zweifel, vielmehr eine vollständige Uebereinstimmung aller Betheiligten vorhanden.

Herr **Stumm**: Sie würden die Einführung eines Zolls auf Gußwaaren nicht für eine absolut nothwendige, sondern nur für eine wünschenswerthe Maßregel halten?

Herr **Tenge**: Insofern für erforderlich, als meines Erachtens eine nicht unerhebliche Anzahl von Werken, die geographisch minder günstig situirt sind, dann eingehen würde.

Herr **Stumm**: Es würde also die Fortexistenz auch der Kupolofenindustrie von der Wiedereinführung der Zölle abhängen?

Herr **Tenge**: Das ist meine Ueberzeugung, nach Maßgabe der gegebenen Erklärung.

Vorsitzender: Frage 2:

> Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Diese Frage bezieht sich also auch nur auf Gußwaaren?

Herr **Tenge**: Ja!

Die Frage würde ich unter bestimmten Voraussetzungen, insbesondere wenn unsere Transportmittel entsprechend verbessert werden, den sämmtlichen Nachbarstaaten, außer England, gegenüber bejahend beantworten, weil ich der Ansicht bin, daß die deutsche Gußwaarenindustrie nach Maßgabe ihrer technischen Entwickelung zur Konkurrenz mit dem Auslande, außer mit dem billiger produzirenden England, wohl befähigt ist, alles in der Voraussetzung, daß die ausländischen Zölle und Begünstigungen der Fabrikation aufgehoben würden und daß bezüglich der Transporte die entsprechenden Erleichterungen eintreten.

Frage 3:

> Wie hoch müssen anderenfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Die Eisengießereien, welche die Hauptabnehmer des Roheisens sind, würden sich durch einen Zoll von 30 – 50 ₰ pro Zentner meines Erachtens nicht beschwert fühlen, wenngleich sie ihrerseits diesen Zoll bezahlen müssen. Das ist wenigstens die Ansicht, welche sich bei fast allen Mitgliedern des Vereins unzweideutig ausgesprochen hat. Bei den Werken, welche an der Seeküste liegen, ist jedoch in dieser Beziehung der Wunsch und die Voraussetzung ausgedrückt, daß bei der Wiedereinführung eines Roheisenzolles, also von 30 – 50 ₰ in maximo, bezüglich der Gießereien, die durch den Zollvereinsvertrag auch früher gegebene Erleichterung wiederhergestellt würde, wovon vorhin die Rede war, daß nämlich für den Export nach dem Zollvereins-Auslande und für Guß zum Bau von Seeschiffen ein Zollnachlaß in der früher gehandhabten Weise wieder eingeführt wird.

Vorsitzender: Der hat im Zollverein auch bestanden?

Herr **Tenge**: Ja, der Zollnachlaß hat bestanden bis zur Aufhebung der Roheisenzölle.

Vorsitzender: Sie sagten nun zwar eben, die Gießereien würden das Roheisen, um den Betrag des Eisenzolles theurer zu bezahlen haben, vorher haben Sie uns das Gegentheil gesagt?

Herr **Tenge**: Erlauben Sie mir zu wiederholen, daß in der Beziehung unterschieden werden muß bei gleichbleibenden Verhältnissen und unter geänderten Verhältnissen. Denn es kann nach dem Gesichtspunkt der Gießereien auch nicht dem mindesten Zweifel unterliegen, daß, wenn unsere deutschen Gießereieisenproduzenten durch die englische Konkurrenz nicht mehr im Stande wären, den Engländern bezüglich der Preise Konkurrenz zu machen, also von ihnen erdrückt würden, sofort der Engländer, wie er das ja in vielen andern Fällen gethan hat, seinen Preis um das Mehrfache des Zolls erhöhen würde. Das ist meines Erachtens eine Folgerung, welche so unmittelbar eintritt, daß selbst der Eisengießer, welcher ja das größte Interesse hat, billiges Roheisen zu beziehen, sich einer solchen Ueberzeugung, welche, wie gesagt, auf der Wahrnehmung analoger Fälle sich gründet, sich gar nicht verschließen kann.

Dies glaube ich ausdrücken zu müssen als die Anschauung, welche im Verein der deutschen Eisengießereien ganz allgemein getheilt wird.

Herr **Stumm**: Bezieht sich diese Anschauung auch auf die Gießereien in den Ostseeprovinzen? Ich meine: wird diese Anschauung getheilt von den Gießereien, die in Pommern, in Ost- und Westpreußen liegen?

Herr **Tenge**: In Bezug auf diese ist die Ansicht sehr getheilt. Derjenige, welcher nur die unmittelbare Belastung durch den Zoll im Auge hat, ist leicht zu der Ansicht geneigt, daß er bei der Einführung von Zöllen sein Eisen auf längere oder kürzere Zeit um den Betrag des Zolles theurer bezahlen müsse, aber, nachdem im Verein selbst die Ansichten darüber ausgetauscht wurden, welche wahrscheinliche Folgen eintreten würden, hat man sich wohl auch dort zu der vom Vereine allgemein adoptirten Ansicht bekannt.

Herr **Meier**: Gehören die Ostseegießereien zu Ihrem Vereine?

Herr **Tenge**: Das sind nur wenige und unbedeutende Werke.

Herr **Huber**: Ich verstehe noch nicht ganz genau, worin Sie den Vortheil eines Zolls erblicken würden. Sie haben, wenn ich Sie recht verstanden habe, früher bemerkt, daß der Zoll das von Ihnen bezogene englische Eisen nicht vertheuert habe und daß durch die Aufhebung des Zolles, Ihre Produktionskosten nicht kleiner geworden sind. Welchen Vortheil versprechen Sie sich jetzt von der Wiedereinführung des Zolles?

Herr **Tenge**: Ich darf mich wohl auf die vorgelegte graphische Darstellung beziehen. Wenn nach dieser Tabelle die Schwankungen des englischen Eisenpreises berücksichtigt werden, dann ergibt sich daraus einestheils, daß der Zollsatz — ich will einmal annehmen von 30 ₰ pro Ctr. — gegenüber den Preisschwankungen selbst einen so ganz unerheblichen Faktor bildet, daß der Eisengießer den Zollaufschlag, welcher nur 3 bis 4 pCt. des Werthes der Handelsgußwaare beträgt, nicht fühlt. Die Schwankung in den Roheisenpreisen, welche abhängig ist von der englischen und auch von der deutschen Konkurrenz, ist eine so außerordentlich große, daß wir beispielsweise gegenwärtig nicht den dritten Theil für das Eisen am englischen Platze bezahlen, als er im Frühjahr 1873 war. Sobald nun durch das Aufheben des Zolls es den billiger produzirenden englischen Roheisenfabrikanten ermöglicht ist, die Konkurrenz der deutschen Hochöfen vollständig zurückzudrängen, so muß als Resultat die Preissteigerung eintreten, weil ja der Preis des englischen Roheisens bedingt ist durch die Konkurrenz. Sobald die Konkurrenz nicht mehr besteht, wird von Seiten der Engländer unter allen Umständen ebenso mit den Preisen in die Höhe gegangen, wie es in früheren Jahren der Fall war, als sie die Konkurrenz anderer Roheisenfabrikanten noch nicht hatten. Demgemäß muß der deutsche Eisengießer in solchem Falle, wie bereits gesagt, unter allen Umständen an die Engländer in dem erhöheten Preise den mehrfachen Betrag des Zolles zahlen, welcher bei dem Bestande eines solchen Zolles von 30 bis

50 ₰ pro Ctr. für ihn nur eine scheinbare Vertheuerung seiner Produktionskosten darstellt. Man hat gerade bei der Besprechung dieser Frage, welche für die Gießereien so außerordentlich wichtig ist, weil sie sich bemühen müssen, ihr Rohmaterial so billig als möglich zu beschaffen, weil ihnen besonders die Beschaffung eines möglichst billigen englischen Eisens so sehr nahe gelegt ist, diesen Fall auf das gründlichste erörtert und unter anderem hervorgehoben, daß, um ein Beispiel anzuführen, England in Schweden, wo früher eine erhebliche Sodafabrikation bestand, die Soda eine zeitlang so billig verkaufte, wie nur die englischen Fabrikanten, weil, unterstützt durch ihr außerordentlich großes Kapital, sie in der Lage waren, ein Fabrikat längere Zeit bedeutend unter den Selbstkosten nach Schweden auf den Markt zu werfen. Als durch diese einige Jahre hindurch geführte Manipulation die schwedische Sodafabrikation vollständig erstickt war, sind sofort die englischen Sodapreise auch in Schweden so in die Höhe gegangen, daß man den vorher gezahlten Satz um das Vielfache überschritt. Die deutschen Gießereien sind der Ansicht, daß eine gleiche Erscheinung auch hier bei dem Eisen eintreten würde, weil die Verhältnisse ganz analoge sind.

Herr **Stumm**: Ich meine: Sollten die deutschen Eisengießer aber nicht den Schwerpunkt auf einen ganz anderen Punkt legen, als der Herr Sachverständige es bisher gethan hat, sollten sie nicht von der Idee ausgehen, wenn wir einen relativ hohen Zoll auf Gußwaaren bekommen, so können wir uns einen mäßigen Zoll auf Roheisen gern gefallen lassen, ist das nicht der eigentliche Schwerpunkt der ganzen Frage?

Herr **Tenge**: Ich glaube nicht, daß die Fragen in unmittelbarem Zusammenhange stehen.

Herr **Stumm**: Gewiß, nach der Fragestellung unbedingt. Das ist meines Wissens immer der Schwerpunkt der Ausführungen der deutschen Eisengießer gewesen, daß sie sagen: wir müssen absolut für Gußwaaren einen höheren Zoll haben als für Roheisen. Sind wir für Gußwaaren geschützt, so sind wir auch bereit, einen gewissen, natürlich minderen Schutz für die Roheisenproduktion zu gewähren.

Herr **Tenge**: Ich erlaube mir zu bemerken, daß damit nur erklärt werden würde, daß die deutschen Eisengießer den Roheisenzoll als ein nothwendiges Uebel betrachten.

Herr **Stumm**: Würden die deutschen Eisengießer bereit sein, wenn auf Gußwaaren ein Zoll nicht eingeführt würde, trotzdem einen Roheisenzoll zu bewilligen?

Herr **Tenge**: Darin würden Sie unter allen Umständen eine verderbliche Benachtheiligung erkennen. Durch den Waarenzoll sind sie natürlich um so eher in der Lage, eine vorübergehend bei gleichbleibenden Verhältnissen durch den Roheisenzoll eintretende geringe Belastung zu übernehmen, aber wesentlich entscheidend war, wie ich wiederhole, für sie der Gesichtspunkt, daß, wenn der Roheisenzoll nicht wieder eingeführt würde, später den deutschen Gießereien der Preis ihres Halbfabrikats von England aus diktirt werden würde. Das war und ist der entscheidende Gesichtspunkt.

Vorsitzender: Sie gehen also nicht von dem Gesichtspunkte aus, daß die Möglichkeit noch immer vorliegt, solches Roheisen im Inlande herzustellen, wie Sie es von England beziehen?

Herr **Tenge**: In der Qualität wird man demnächst von deutschen Hochöfen gleich gutes Gießereieisen unbedingt beziehen, das bezweifele ich keinen Augenblick, aber man ist mit den Versuchen noch nicht überall zum Abschlusse gelangt und ist bei unseren heutigen Transportverhältnissen noch nicht in der Lage, für einen großen Theil der Gießereien das deutsche Eisen so billig zu beschaffen, weil zu viel Frachtkosten darauf fallen.

Vorsitzender: Es liegt hier nur in der Geldfrage, nicht in der Qualitätsfrage?

Herr **Tenge**: Demnächst lediglich in der Preisfrage.

Herr **Stumm**: Ich möchte den Herrn Sachverständigen bitten — er hat nur von Roheisen gesprochen — die Frage zu beantworten, ob er nicht für Gußwaaren einen Zoll wünscht und in welchem Maße?

Herr **Tenge**: Für gewöhnliche Handelsgußwaaren halte ich einen Zoll von 1—$1\frac{1}{2}$ ℳ, wie er vor 1873 bestand, für angemessen.

Herr **Stumm**: Bis 1873 war er 1 ℳ 20 ₰.

Der Gußwaarenzoll von 12 Groschen ist bestehen geblieben bis 1873, wo er auf 10 Groschen ermäßigt wurde, gleichzeitig mit dem Stabeisenzoll. Der Satz von 12 Sgr. ist der Satz des französisch-deutschen Handelsvertrages.

Herr **Tenge**: In Bezug auf die Höhe des gewünschten Zollschutzes für Gußwaaren sind die Ansichten der Vereinsmitglieder insofern abweichend, als der Satz von 1 ℳ bis 1 ℳ 50 ₰ beantragt wurde. Ich für meinen Theil bin der Ansicht, daß für die „groben Gußwaaren" ein Satz von 1 ℳ 20 ₰ als ausreichend zu erachten sein würde, für feinere Gußwaaren der Satz des Tarifs wie er vor 1877 bestand, das waren 2 ℳ 50 ₰. Grobe Gußwaaren sind von 1865 bis 1873 mit 1 ℳ 20 ₰ tarifirt gewesen und vom 1. Oktober 1873 an mit 1 ℳ, von 1877 an frei.

Vorsitzender: Und für feine Gußwaaren würden Sie den Zoll auf 2 ℳ 50 ₰ normiren wollen?

Herr **Tenge**: Auf 2 ℳ 50 ₰, abgesehen von den ganz feinen Waaren, welche im früheren Tarife besonders klassifizirt sind, die aus feinem Eisenguß, polirtem Eisen oder Stahl bestehen, auch lackirte Eisenwaaren, sie waren mit 12 ℳ tarifirt.

Vorsitzender: Die würden Sie auch bestehen lassen wollen?

(Wird bejaht.)

Herr **Huber**: Die bestehen noch heute?

Herr **Tenge**: Ja.

Frage 4:

Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:

a) für die Eisenindustrie selbst,

b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

Daß daraus Nachtheile irgend welcher Art entstehen könnten, ist innerhalb meines Gesichtskreises nicht erfindlich. Dagegen glaube ich annehmen zu dürfen, daß erhebliche Vortheile eintreten, insofern die ausländische Konkurrenz dadurch zurückgehalten würde, während dieselbe unter den heutigen Verhältnissen den Markt speziell bezüglich der Preise verdirbt, — worunter die Qualität leidet, — wenn auch die Summe der Einfuhr dem Gewichte nach gegenwärtig eine verhältnißmäßig geringere ist, als sie bei Fortdauer der Zollfreiheit werden wird.

Vorsitzender: Das würden die Interessen der Eisenindustrie sein, aber die Interessen des Handels, der Transportinteressenten, der Eisenkonsumenten, wie steht es mit denen?

Herr **Tenge**: Die Konsumenten würden unter den Zöllen und unter der damit gebotenen Verminderung der ausländischen Konkurrenz unter keinen Umständen leiden, weil die Gußwaarenindustrie innerhalb Deutschlands so außerordentlich entwickelt ist, daß für das Bedürfniß des inneren Marktes hinreichend gesorgt ist und man also auch nicht zu befürchten hat, daß eine den Konsumenten drückende Preissteigerung die Folge sein würde.

Frage 5:

Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eiseninudstrie

zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

In Bezug auf diese außerordentlich weitreichende Frage möchte ich hervorheben, daß zunächst die Verbesserung unserer Transportmittel dem allgemeinen Bedürfnisse entsprechen würde. Insbesondere wird von den sehr vertheilt und auf dem Lande liegenden mit früheren Hochofenwerken verbundenen Eisengießereien der Mangel an Sekundärbahnen und an Kanalverbindungen schwer empfunden. Man glaubt, daß, wenn das Bahn- und Kanalnetz ganz erheblich ausgedehnt sein würde, dann erst für die Verhältnisse der Produktion sowohl als des Absatzes das eigentliche zur Konkurrenz befähigende Fundament gewonnen wäre. Dann wird, speziell bezüglich der Gußwaarenindustrie, eine Berichtigung unseres Frachttarifs verlangt, in besonderer Rücksicht auf die Einführung einer zweiten ermäßigten Stückgutklasse, weil die Gußwaarenindustrie vielfach gezwungen ist, ein im Verhältniß zum Preise schwer wiegendes Gut zu versenden, ohne ganze Wagenladungen beim Versandt füllen zu können. Spezielle Wünsche der Gußwaarenindustrie beziehen sich noch auf erweiterte Einrichtung von Fachschulen für die Arbeiter. Sodann hat man leider auf mehreren Seiten noch den besondern Wunsch aussprechen müssen, daß die Branntweinsteuer möglichst erhöht werde, um dem Branntweingenuß, welcher an vielen Stellen in einer unmäßigen Weise überhand genommen hat, durch möglichste Vertheuerung des Giftes entgegenzutreten. Ich glaube, dieses besonders hervorheben zu müssen, weil, wie gesagt, in der Beziehung in einer mir auffallenden Weise von vielen Seiten sehr lebhafte Beschwerden erhoben wurden.

Daß von Seiten der Gießereien der besondere Wunsch ausgesprochen wird, für den Fall der Wiedereinführung von Roheisenzöllen bezüglich des Exports von Fabrikaten einen Zollnachlaß ebenso zu erhalten, wie dieses nach der früheren Verfassung des Zollvereins bereits gesetzlich geregelt war, das habe ich früher bereits ausgesprochen. Außerdem wiederholen sich auch für die Gußwaarenindustrie die Wünsche wegen Beseitigung der Differentialtarife, insoweit sie für den ausländischen Import noch bestehen, und ebenso ist von vielen Seiten schwere Klage geführt über das Submissionswesen, wie wir es gegenwärtig noch haben und unter welchem auch die Gießereien mehr oder weniger insofern haben leiden müssen, als vielfach Bedingungen bei den öffentlichen Submissionen gestellt werden, welche von Seiten des Lieferanten theils gar nicht, theils nicht in der formell verlangten Art erfüllt werden können und als das übermäßige Herabdrücken der Preise zu einer gefährlichen Qualitätsverschlechterung führt.

Von verschiedenen Seiten ist endlich in Bezug auf die Frage wegen der Ueberproduktion bemerkt worden, daß es wünschenswerth und nach Einführung von Zöllen möglich wäre, die inländische Produktion in ein richtiges Verhältniß zu der Nachfrage zu stellen.

Vorsitzender: Durch wen?

Herr **Tenge**: Durch die Betheiligten selbst; das ist allerdings eine Frage, welche die Betheiligten schließlich unter sich ausführen müssen.

Vorsitzender: Das können sie ja schon heute.

Herr **Tenge**: Sie können es heute nicht, weil sie durch die ausländische Konkurrenz daran verhindert werden. Bei offenen Grenzen würde eine Verminderung der inneren Produktion, zum Nachtheil der Gewerbe, lediglich dem Ausländer es erleichtern, seine Ueberproduktion bei uns abzusetzen und das richtige Verhältniß zwischen Angebot und Nachfrage auf unserm Markte zu verschieben.

Frage 6:

Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Diese Frage scheint mir einigermaßen in den Bereich der Hypothese zu fallen.

Herr **Stumm**: Die Frage bedeutet ganz einfach: Sie verlangen Schutzzölle und können Sie auf dieselben verzichten, wenn jene Maßregeln erfüllt werden?

Herr **Tenge**: Allein würden sie für jetzt unter keinen Umständen ausreichen.

Vorsitzender: Also Sie würden den Wunsch weiter hegen, die Zölle eingeführt zu sehen?

Herr **Tenge**: Ich vermag nur mit gegebenen Größen zu rechnen. Ich wünsche eine solche Entwickelung der inneren gewerblichen Produktion und eine solche Zollgesetzgebung der Grenzländer, daß wir allgemein in eine internationale Verkehrsfreiheit eintreten können. Ob und wann, das liegt unter dem Schleier der Zukunft verborgen. Wie insbesondere England gegenüber unsere Eisenindustrie sich ohne Eingangszölle wird halten können, das ist heute noch nicht zu übersehen. Man darf deshalb die Frage 6 weder unbedingt bejahen, noch unbedingt verneinen, man muß vielmehr auch in Zukunft die Frage wegen Wegfalls der Zölle unter Abwägung der dann bestehenden Verhältnisse behandeln. Vorläufig wünsche ich die Wiedereinführung der Zölle schon deshalb, um damit dem Ziele einer künftig vielleicht möglichen Verkehrsfreiheit, durch Ausübung eines Zwanges gegen das Ausland, näher zu treten.

Vorsitzender:

V.

Statistik.

Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen und event. welche?

Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Herr **Tenge**: Die Gußwaarenindustrie ist verhältnißmäßig so wenig darin berührt, daß ich von besonderen Bemerkungen absehen zu können glaube.

Vorsitzender: Ich schließe hiermit die Vernehmung.

(Schluß 4 Uhr 50 Minuten.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Siebenunddreißigste Vernehmung

am

26. November 1878

(Vormittag 10 Uhr.)

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender.
" Geh. Oberregierungsrath Huber.
" Königl. Bayr. Staatsrath von Schloer.
" Geh. Kommerzienrath Stumm.
" H. H. Meier.
" Geheimer Bergrath Dr. Wedding.

Sachverständiger: Herr Direktor Hartmann aus Chemnitz.

(Fragebogen A.)

Vorsitzender: Herr Hartmann steht einer Maschinenbauanstalt vor; darf ich Sie bitten, uns mitzutheilen, welche Gegenstände Sie fabriziren.

Herr **Hartmann:** In unserer Maschinenbauanstalt werden die verschiedenartigsten Maschinen gebaut. Das Werk zerfällt in verschiedene Abtheilungen, jeder einzelnen Abtheilung ist ein Chefingenieur vorgesetzt, der in derselben zugleich Fachingenieur ist.

Wir haben eine Lokomotivenfabrik, eine Dampfmaschinenfabrik, eine Abtheilung für Turbinen und Mühleneinrichtungen, ferner eine Abtheilung, wo nur Werkzeugmaschinen für Eisen- und Holzbearbeitung gebaut werden, und je eine Abtheilung für Herstellung von Spinnereimaschinen und von Webemaschinen.

Im Ganzen beschäftigen wir in normalen Zeiten 3 000 Arbeiter.

Vorsitzender: Ihre Anstalt gehört einer Aktiengesellschaft?

Herr **Hartmann:** 1870, vor dem Kriege, ist sie in eine Aktiengesellschaft umgewandelt worden.

Vorsitzender: Woher beziehen Sie Ihre Rohmaterialien?

Herr **Hartmann:** Wir haben in den letzten Jahren es uns zur Aufgabe gemacht, uns vollständig vom Auslande zu emanzipiren, und kaufen nur in Deutschland, ausgenommen wenn uns der Ankauf der Materialien im Auslande bestimmt vorgeschrieben ist oder ganz außergewöhnliche Verhältnisse in Berücksichtigung zu ziehen sind.

Vorsitzender: Haben Sie auch eine Gießerei, wo Sie Produkte zum Verkauf machen?

Herr **Hartmann:** Nein.

Vorsitzender: Wir würden dann in den Fragebogen A. eintreten.

I.

Wirthschaftliche Lage der deutschen Eisenindustrie an und für sich und mit Rücksicht auf die Produktionsverhältnisse des Auslandes.

a. Selbstkosten.

Frage 1:

Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Herr **Hartmannn:** Ich habe eine Zusammenstellung der verschiedenen Preise von Materialien gemacht, die wir beziehen, als Kohlen, Koks, Kupfer, Walzeisen, Kesselbleche und Roheisen.

Tabelle 1. **Preise von Rohmaterialien und Halbfabrikaten.**

	am 1. Juli 1875	am 1. Juli 1876	am 1. Juli 1877	am 1. Juli 1878	
	M.	M.	M.	M.	
Pechstückkohle	96,50	88,20	75,30	62,00	für je 5 000 kg.
Nußstückkohle	91,10	76,625	64,00	50,00	
Klarkohle	47,20	43,20	39,15	31,20	
Schmiedekohle . . .	84,00	76,00	52,35	52,35	
Braunkohle	52,75	52,16	49,18	46,99	
Koke, westfälische . .	204,80	182,50	162,50	140,00	
„ sächsische . . .	139,20	116,70	105,30	96,30	
Zünder	124,20	106,70	88,90	78,30	
Kupfer	194,00	174,00	157,00	150,00	für je 100 kg.
Walzeisen	18,50	15,80	14,50	13,20	
Kesselblech	24,24	22,35	20,50	20,10	
Roheisen, deutsche . .	92,00	85,50	80,35	78,50	für 1 000 kg.
Tiegelstahlaxen . . .	42,20	39,00	37,00	36,60	für je 100 kg.
Tiegelstahlbandagen . .	48,00	45,00	40,50	36,76	

Wir kaufen diese Fabrikate in der Hauptsache alle loko Chemnitz, so daß wir mit den Frachten nichts zu thun haben.

Vorsitzender: Woher beziehen Sie die Kohlen?

Herr **Hartmann**: Aus dem Lugauer und Zwickauer Revier, sowie aus dem Plauenschen Grunde bei Dresden. Zu Koks nehmen wir die Schmelzkoks aus Westfalen, die übrigen ebenfalls aus dem Zwickauer und Lugauer Revier.

Vorsitzender: Und die Bleche?

Herr **Hartmann**: Aus Westfalen und die Bleche bester Qualität vom Borsigwerk in Oberschlesien — letztere fast ausschließlich für unsern Lokomotivbau. — Das Roheisen beziehen wir aus Deutschland, aus der Gutenhoffnungshütte, vom Phönix und auch wohl von der Friedrich-Wilhelms-hütte. — Nur in den letzten Monaten haben wir etwas englisches Eisen gekauft, weil es in Folge der Krisis in Glasgow doch zu verführerisch war, sonst aber geben wir lieber etwas mehr, um die deutsche Industrie zu unterstützen.

Vorsitzender: Haben Sie auch Aufstellungen über die Selbstkosten der fertigen Fabrikate?

Herr **Hartmann**: Ich habe eine Zusammenstellung für die Jahre 1876/77 und 1877/78 über die verwendeten Materialien, die ausgegebenen Löhne und die beim Betriebe entstandenen allgemeinen Unkosten, sowie die Resultate an Gewinn bezw. Verlust.

Tabelle 2. 1876—1877.

	Umsatz.		Material.			Rechnungslöhne.			Betriebsunkosten inkl. Amortisation.			Gewinn.			Verlust.		
	M.	₰	M.	₰	pCt.	M.	₰	pCt.	M.	₰	pCt.	M.	₰	pCt.	M.	₰	pCt.
Lokomotivenbau . .	1 582 079	—	1 052 924	88	66,55	335 422	55	21,21	458 682	15	28,99	—	—	—	264 950	58	16,75
Dampfmaschinenbau	1 384 303	14	812 286	63	58,68	236 979	55	17,12	401 584	31	29,01	—	—	—	66 547	35	4,8
Turbinenbau	195 581	94	99 136	49	50,69	21 748	74	11,12	61 737	27	31,56	12 959	44	6,63	—	—	—
Werkzeugmaschinen-bau	618 480	07	279 526	24	45,19	122 878	97	19,86	202 666	87	32,78	13 407	99	2,17	—	—	—
Selfaktorbau	360 053	11	194 531	81	54,03	69 609	03	19,33	89 304	58	24,80	6 607	69	1,84	—	—	—
Streichgarn-S.-M.-Bau	386 707	95	195 632	52	50,59	101 928	46	26,36	135 383	51	35,01	—	—	—	46 236	54	11,96
Webstuhlbau	679 484	15	321 079	55	47,25	98 641	11	14,53	127 780	46	18,80	131 983	3	19,42	—	—	—
Eisengießerei	803 387	76	363 062	91	45,19	193 423	73	24,08	246 901	12	30,73	—	—	—	—	—	—
Metallgießerei . . .	158 673	62	89 429	52	56,36	7 390	56	4,66	20 011	31	12,61	41 842	23	26,37	—	—	—
	6 168 750	74	3 407 610	55	55,24	1 188 022	70	19,26	1 744 051	58	28,27	206 800	38	3,35	377 734	47	6,12

1877—1878.

	Umsatz.		Material.			Rechnungslöhne.			Betriebsunkosten inkl. Amortisation.			Gewinn.			Verlust.		
	M.	₰	M.	₰	pCt.	M.	₰	pCt.	M.	₰	pCt.	M.	₰	pCt.	M.	₰	pCt.
Lokomotivenbau . .	2 595 750	98	1 456 089	15	56,10	363 500	9	14,00	509 629	59	19,63	266 532	15	10,27	—	—	—
Dampfmaschinenbau	1 347 539	48	686 005	69	50,91	206 307	68	15,31	330 259	27	24,51	124 966	84	9,27	—	—	—
Turbinenbau	175 699	7	80 342	71	45,73	19 657	61	11,19	53 523	34	30,46	22 175	41	12,62	—	—	—
Werkzeugmaschinen-bau	625 435	1	246 446	31	39,41	106 756	47	17,07	199 690	70	31,93	72 541	53	11,59	—	—	—
Selfaktorbau	250 070	5	109 976	36	43,98	45 473	14	18,19	67 452	74	26,97	27 167	81	10,86	—	—	—
Streichgarn-S.-M.-Bau	285 413	69	113 332	58	39,71	68 464	31	23,99	79 621	81	27,89	23 994	99	8,41	—	—	—
Webstuhlbau	670 262	41	308 945	82	46,09	103 164	52	15,39	129 409	27	19,32	128 742	80	19,20	—	—	—
Eisengießerei	761 296	94	299 960	13	39,41	185 634	27	24,38	237 172	5	31,15	38 530	49	5,06	—	—	—
Metallgießerei . . .	224 393	78	145 674	50	64,92	10 162	5	4,53	22 534	20	10,04	46 023	3	20,51	—	—	—
	6 935 861	41	3 446 773	25	49,70	1 109 120	14	15,99	1 629 292	97	23,49	750 675	5	10,82	—	—	—

Aus dieser Zusammenstellung geht hervor, daß das Jahr 1877/78 für unser Geschäft ein unter den gegenwärtigen Verhältnissen jedenfalls sehr günstiges war. Das ist aber nicht die Folge unserer normalen Zeitverhältnisse, sondern außergewöhnlicher Umstände. Es sind in der Hauptsache russische Aufträge, welche der orientalische Krieg veranlaßt hatte, die Ursache des Gewinns. Wir hatten eine ziemliche Anzahl Lokomotiven an die russische Regierung verkauft, außerdem alte gebrauchte Maschinen einer russischen Bahn geliefert, die wir von der sächsischen Staatsbahn erwarben und auf russische Spur umänderten. Diese Geschäfte gaben uns die Möglichkeit, unser letztes Geschäftsjahr mit einem Gewinn abzuschließen und nicht nur eine Dividende von 4 pCt. zu vertheilen, sondern auch die Unterbilanz aus dem vorigen Geschäftsjahre zu decken.

Ich möchte dies ausdrücklich konstatiren, damit man aus diesen Ergebnissen nicht den Schluß ziehe, wir befänden uns in besonders günstigen Verhältnissen. Das Jahr 1876/77 hat mit einer Unterbilanz von 184 742 *M.* abgeschlossen und das gegenwärtige Jahr wird schließlich ebenfalls einen Verlust ergeben.

Vorsitzender: Ihr Rechnungsjahr geht —?

Herr **Hartmann**: Vom 1. Juli bis 30. Juni.

Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Ich glaube, daß die Werke unserer Gegend nicht günstiger fabriziren als wir, und möchte das etwa dadurch motiviren, daß kein Werk besser eingerichtet ist, als das unsrige, und keines in seinem Betriebskapital gleich günstig dasteht. Die Verluste in unsern Nachbarwerken bestätigen das zur Genüge. Es sind Werke da, die wesentliche Verluste gehabt haben, und zwar von 25 bis 80 pCt. von der Umsatzsumme.

1 8 7 7. Tabelle 3.

	Aktienkapital.		Umsatz.		Verlust.		Verhältniß des Verlustes	
	M.	₰	*M.*	₰	*M.*	₰	zum Aktienkapital.	zum Umsatz.
Chemnitzer Werkzeugmasch.-Fabrik (Zimmermann)	5 400 000	—	1 100 000	—	281 958	34	5,22	25,63
Deutsche Werkzeugmasch.-Fabrik (Sondermann)	2 100 000	—	312 369	—	155 978	44	7,43	49,93
Werkzeugmaschinen-Fabrik „Union“ (Diehl) . . .	1 050 000	—	178 546	—	69 329	87	6,60	38,83
Werkzeugmaschinen-Fabrik „Vulkan“ (Benndorf) .	720 000	—	120 134	—	97 113	57	13,49	80,84
Lausitzer Maschinen-Fabrik, Bautzen (Petzold) . .	600 000	—	166 787	—	121 239	52	20,20	72,69
Sächsische Masch.-Fabr. zu Chemnitz (Hartmann)	9 000 000	—	5 138 955	—	184 742	17	2,05	3,59
Dampf- und Spinnereimaschinen-Fabrik (Wiede) .	2 400 000	—	unbekannt		102 133	73	4,26	—
Dampfmaschinen-Fabrik Crimmitschau	1 350 000	—	unbekannt		206 553	17	15,30	—
Leipzig-Neudnitzer Maschinen-Fabrik und Eisengießerei (Götges)	2 700 000	—	1 131 000	—	623 094	3	23,08	55,09

Frage 3:

Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:

die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate?

die Transportkosten derselben?

die Arbeitslöhne?

die allgemeinen Betriebs-, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

Der prozentale Antheil der Materialien inkl. Kohlen und Koks betrug bei Lokomotiven 66,55 pCt. des Umsatzes, bei Werkzeug- und Dampfmaschinen 54,17 pCt., bei Spinnerei- und Weberei-Maschinen 49,86 pCt., im Durchschnitt überhaupt 56,78 pCt.

Vorsitzender: Das ist inkl. der Transportkosten? (Wird bejaht.)

Können Sie die nicht ausscheiden?

Herr **Hartmann:** Von den Materialien nicht; ich bin nur in der Lage, die Transportkosten von Kohlen und Koks anzugeben; sie betrugen bei 189 611,71 *M.* 3,86 pCt. unseres Umsatzes, und die Fracht darauf 52 523,97 *M.* = 1,02 pCt. des Umsatzes.

Die Arbeitslöhne sind bei jeder einzelnen Branche in der schon überreichten Anlage 2 angeführt. — Die Beamtengehälter betragen 301 350,79 *M.*, mithin 5,86 pCt. des Umsatzes.

Frage 4:

Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien? Sind diese Beträge unter Nr. 1. eingerechnet oder nicht?

Die Amortisation ist eingerechnet, die Verzinsung des Anlagekapitals indessen nicht. Die Amortisation erfolgt mit 2 pCt. von den Gebäuden, 5 pCt. von den Maschinen und allgemeinen Werkzeugen, für welche letztere aber nie Zuschreibungen erfolgen, weil die Anschaffungen der allgemeinen Werkzeuge aus den Betriebskosten bestritten werden. Außerdem schreiben wir von den Modellen und Zeichnungen 15 pCt. ab und auf Möbel und Utensilien, sowie Wagen, Pferde und Geschirre 10 pCt. Dies sind die Normalabschriften; wir haben bei Gelegenheit unseres letzten Abschlusses indessen mehr abgeschrieben, um das Werk weiter zu konsolidiren, so daß gegenwärtig bereits die Abschreibungen 42,44 pCt. des Aktienkapitals betragen.

Frage 5:

Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

Ueber die Selbstkosten im Jahre 1869 bin ich leider nicht in der Lage, Auskunft geben zu können, da damals die

Aktiengesellschaft noch nicht bestanden hat. Für 1873 ergiebt sich ein Durchschnitts-Erzeugungspreis von 89,36 pCt. des Verkaufswerthes, so daß wir einen Gewinn von ca. 10 pCt. gehabt haben.

Herr **Stumm**: Wird bei Ihnen nicht eine Selbstkostenrechnung geführt, woraus zu ersehen ist, was z. B. eine Lokomotive kostet?

Herr **Hartmann**: Das wohl, aber ich glaube, eine vergleichende Statistik zwischen zwei Maschinenfabriken ist nicht denkbar. Bei Eisenwerken handelt es sich um Erzeugnisse in gleichen Formen und aus gleichem Material; aber bei uns kommt es vor, daß wir in einem Jahre nicht eine Maschine zwei Mal bauen. Die Herstellungskosten im Gesammtdurchschnitt für jede einzelne Werksabtheilung sind folgende:

Tabelle 4. 1877 — 1878.

	pro 100 Kilo. Selbstkosten.	Verkaufspreis.
Lokomotivbau	90,1 M.	99,4 M.
Dampfmaschinen- u. Turbinenbau	77,4 "	84,2 "
Werkzeugmaschinenbau	102,4 "	115,2 "
Selfaktorenbau	81,3 "	90,1 "
Streichgarnspinnerei-Maschinenbau	101,9 "	110,3 "
Webstuhlbau	85,6 "	101,2 "

1876 — 1877.

	pro 100 Kilo. Selbstkosten.	Verkaufspreis.
Lokomotivbau	116,7 M.	97,2 M.
Dampfmaschinen- u. Turbinenbau	76,5 "	73,95 "
Werkzeugmaschinenbau	87,8 "	89,5 "
Selfaktorenbau	85,5 "	87,1 "
Streichgarnspinnerei-Maschinenbau	122,7 "	108,0 "
Webstuhlbau	90,3 "	107,9 "

In dem Geschäftsjahre 1877/78, in welches die obgedachten russischen Bestellungen fallen, belaufen sich mithin die Selbstkosten von Lokomotiven auf 90,10 M. per 100 kg und der Verkaufspreis auf 99,40 M. Im Jahre 1876/77 dagegen betrugen die Selbstkosten 116,7 M. pro 100 kg und der Verkaufspreis 97,2 M. Das Resultat zeigt sich in der Unterbilanz von 184 742,17 M.

Herr **Stumm**: Hierbei sind aber die Selbstkosten für Lokomotiven nicht näher zergliedert?

Herr **Hartmann**: Nein. Nach Ausführung jeder einzelnen Lieferung wird eine besondere Zergliederung aufgestellt.

Frage 6:

Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

Die Gesellschaft wurde im Jahre 1870 mit 2½ Millionen Thaler = 7 500 000 M. Aktienkapital und ½ Million Thaler = 1 500 000 M. Hypothek gegründet, die letztere ist in jährlichen Annuitäten bis 1904 zurückzuzahlen. In Folge des Betriebsaufschwungs machte sich im Jahre 1873 eine Vergrößerung einzelner Abtheilungen nothwendig, namentlich der Gießerei, sowie Neubaue für die Kesselschmiede und die Abtheilung für Dampfmaschinenbau; hierzu wurden Aktien im weiteren Betrage von 500 000 Thlr. = 1 500 000 M. ausgegeben, so daß wir von 1873 ab mit 9 Millionen Mark Aktienkapital und 1 452 000 M. Hypothek (nach Abzug der bis dahin geleisteten Rückzahlungen) gearbeitet haben. Vor zwei Jahren, als die Aktien im Kurse so außerordentlich zurückgingen und wir zugleich in der glücklichen Lage uns befanden, aus dem eigenen Betriebe Mittel herausziehen zu können, haben wir die Genehmigung von unserer Generalversammlung erhalten, Aktien zum Nennwerthe von 1 500 000 M. zurückzukaufen, so daß gegenwärtig das Aktienkapital sich auf 7½ Millionen Mark beläuft, während die Hypothek durch die bisherigen Rückzahlungen auf 1 351 800 M. abgemindert ist. Hierdurch sind Abschreibungen von außergewöhnlicher Höhe möglich geworden, so daß dieselben, wie angegeben, jetzt die Höhe von 42,44 pCt. erreicht haben.

Frage 7:

Steckt Gründergewinn darin, event. in welchem Maße?

Das Werk ist vor dem Kriege gegründet, also nicht eine sogenannte Gründung der neueren Zeit. Es mag sein, daß auch gewisse Spesen entrichtet wurden, über deren Höhe aber bin ich nicht informirt, da das Werk im Besitze meines Vaters war und von diesem verkauft wurde. Die Hypothek gehört auch heute noch demselben.

Herr **Stumm**: Würden Sie in der Lage sein, uns den Betrag anzugeben, zu dem das Werk vor der Gründung in den Büchern Ihres Herrn Vaters veranschlagt war?

Herr **Hartmann**: Nein, aber ich kann bemerken, daß es zu einem abnorm niedrigen Preise zu Buche gestanden hat, indem mein Vater stets das Prinzip gehabt, Alles, was er verdiente, dem Werk zu lassen und auf dasselbe abzuschreiben. Mein Vater hat im Jahre 1837 mit Nichts angefangen und anfänglich nur einen Arbeiter beschäftigt; nach und nach ist die Arbeiterzahl gewachsen. Daß er Geld verdient hat, haben die Erfolge bewiesen. Ueber die Höhe, welche die einzelnen Konten beim Verkauf hatten, kann ich jetzt keine Auskunft geben.

Herr **Stumm**: Wieviel steckt in den 2½ Millionen Thalern, die Sie als jetziges Aktienkapital haben, für Immobilien?

Herr **Hartmann**: Ende 1878 schließen ab: Unser Grundstückskonto mit 942 344,11 M., das Gebäudekonto mit 3 104 532,10 M., das Maschinenkonto mit 2 454 914,18 M., Mobilien, und zwar Hülfswerkzeuge 234 855,71 M., Handwerkzeuge 79 078,72 M., allgemeine Werkzeuge 251 501,18 M., Modelle und Zeichnungen 272 009,86 M., Möbel und Utensilien 46 094,06 M., Pferde und Geschirre 29 833,63 M., Gartenkonto 12 150 M.; weiter schließen die Konti der produzirenden Branchen mit 1 039 506,22 M., die Konti der Hülfsbranchen mit 292 040,75 M., die Niederlage (Materialienbestände) mit 195 084,76 M., das Baukonto mit 4 394,43 M., das Kohlenkonto mit 1 162,77 M., das Vorschußkonto mit 99 M., das Wechselkonto mit 435 869,57 M., das Kassakonto mit 123 872,01 M., das Effektenkonto mit 353 827,43 M., das Kontokurrentkonto mit 2 398 458,82 M., Aktiva und das Konto für eigene zu amortisirende Aktien mit 447 719,38 M.

Die vorstehend zuerst aufgeführten zehn Konten haben sich in Folge der für das Geschäftsjahr 1877/78 genehmigten Abschreibungen vom 1. Juli 1878 ab um 293 747,14 M. und durch den bei dem Aktienrückkaufe gemachten Gewinn weiter um 705 300 M., zusammen also jetzt um 999 047,44 M. verringert.

Herr **Stumm**: Würde es der für das Grundstückskonto, Gebäudekonto und Maschinenkonto aufgeführten Summen bedürfen, um heute in Chemnitz ein Werk in dem Umfange des Ihrigen herzustellen?

Herr **Hartmann**: Ja, das glaube ich, selbst bei den heutigen abnorm billigen Preisen.

Frage 8:

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Was zunächst England betrifft, so produzirt dasselbe billiger, weil daselbst die Materialien billiger sind. Sodann hat England einen größeren Absatzmarkt und kann sich leichter auf gewisse Spezialitäten konzentriren. Die Vielseitigkeit unseres Etablissements illustrirt beispielsweise vollständig das deutsche Geschäft. Wer hier ein großes Geschäft haben will, kann sich nicht einer Spezialität widmen und zersplittert dadurch seine Kräfte wesentlich.

Ferner sind die Anlagekosten der Werke in England an sich niedriger, man baut dort ungleich einfachere Werkstätten, als bei uns zuläßig ist; wenigstens haben wir in Chemnitz große Schwierigkeiten zu überwinden gehabt und unsere Werkstätten sehr solid, ich möchte fast sagen luxuriös herstellen müssen. Hiernächst produzirt England zweifellos billiger, weil es billigeres Geld hat. Auch die Kreditverhältnisse kommen dem Engländer zu statten, da er mit geringerem Kapital arbeiten kann, weil er seine Waaren rascher bezahlt bekommt. Außerdem werden im gesammten Auslande durch die Erleichterungen des Transports (Kanal- und Seefrachten) die Erzeugungskosten erheblich herabgemindert.

Vorsitzender: Würden ähnliche Verhältnisse für Belgien und Frankreich Platz greifen?

Herr **Hartmann**: Für Belgien ja. Frankreich ist wohl auch bezüglich der Kreditverhältnisse uns gegenüber im Vorzug.

Vorsitzender: Sie haben in Rußland mit diesen Ländern konkurrirt?

Herr **Hartmann**: Wir konkurriren da mit Frankreich und mit England, und ich kann wohl sagen, mit Erfolg.

Herr **Stumm**: Produzirt das Ausland einzelne Maschinen besser als Sie?

Herr **Hartmann**: Das möchte ich nicht zugestehen. Ich finde, daß der deutsche Maschinenbau mit dem des Auslandes auf gleicher Höhe steht Leider erhält sich jedoch die Vorliebe für die englischen Erzeugnisse bei uns noch immer. Ich würde es aber übernehmen, mit den Engländern in jeder Beziehung in die Schranken zu treten Wir haben Ingenieure zur Seite, die den englischen nichts nachgeben, und die Engländer haben auch keine besseren Fabrikeinrichtungen als wir

b Arbeiterverhältnisse

Frage 1:

Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit, oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

Ich muß zu meinem Bedauern versichern, daß unsere Arbeiterbevölkerung außerordentlich Mangel an Arbeit leidet; keins der Werke ist nur einigermaßen beschäftigt; unser großes Werk kann die Hälfte der früheren Arbeiter auch nicht mehr voll beschäftigen

Vorsitzender: Es bestehen in Chemnitz noch andere Fabriken, die ähnliche Gegenstände machen, wie Sie selbst?

Herr **Hartmann**: Ja, aber nicht so vielseitig wie die unsere; die andern sind mehr Spezialisten, sie bauen meist entweder nur Werkzeugmaschinen oder nur Dampfmaschinen, oder Spinnereimaschinen oder Webemaschinen.

Herr **Stumm**: Das bezieht sich auch auf Zimmermann?

Herr **Hartmann**: Ja!

Frage 2:

Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

Tabelle 5.

Arbeiter betreffend.

	1869/70.	1870/71.	1871/72.	1872/73.	1873/74.	1874/75.	1875/76.	1876/77	1877/78.
Niedrigste Zahl	2235	2061	2546	2713	2716	2508	1854	1514	1503
Höchste Zahl	2502	2530	2843	2975	2919	2869	2915	1904	2152
Durchschnittszahl	2416	2211	2739	2817	2829	2693	2228	1806	1842
	am 1. Juli 1878	am 1. August 1878	am 1. Septb. 1878	am 1. Oktbr 1878	am 1. Novbr 1878				
Zahl der Arbeiter	1839	1806	1777	1610	1500				

Es geht aus dieser Tabelle 5 hervor, daß wir im Maximum 2 975 Arbeiter und im Minimum 1 503 Arbeiter beschäftigten. Heute ist die Zahl der Arbeiter auf 1 400 gesunken.

Es würde keine Schwierigkeiten machen, Arbeiter zu erlangen, selbst in sehr kurzer Zeit. So sind wir z. B. im vorigen Jahre in wenig Wochen von 1 503 Arbeitern auf 2 100 gekommen.

Vorsitzender: Sie würden sie in der nächsten Nähe erreichen können?

Herr **Hartmann**: Ja, sie sind in Chemnitz und dessen Umgegend wohnhaft.

Frage 3:

Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

Herr **Hartmann**: Die Arbeitslöhne betrugen pro Mann und Woche:

1870	13,10 *M.*
1871	13,18 "
1872	15,47 "
1873	16,86 "
1874	18,12 "
1875	17,86 "
1876	16,17 "
1877	15,90 "
1878	16,27 "

Der Durchschnittslohnsatz von 1878 übersteigt den vom Jahre 1870 also immer noch um 3 *M.*

Wir müssen eben suchen, einen Theil der besseren Arbeiter als Stamm zu behalten für den Fall, daß doch noch Auf-

träge eingehen; deshalb beschäftigen wir alte und eingeübte Arbeiter zu einem Lohnsatz, den sie durch die jetzt wirklich geleistete Arbeit nicht verdienen. Dennoch haben wir Leute entlassen müssen, die seit 20 Jahren unausgesetzt in der Fabrik beschäftigt waren.

Die Arbeitslöhne auf eine Lokomotive der gleichen Konstruktion betrugen:

1870	7 073 M.	— oder pro 100 kg	21,20 M.
1873	7 400 "	— " " " "	21,28 "
1878	6 360 "	— " " " "	18,35 "

Im Durchschnitt kosteten an Löhnen für 100 kg Maschinentheile:

1870	24,76 M.
1872/73	21,04 "
1873/74	21,66 "
1874/75	20,96 "
1875/76	17,92 "
1876/77	18,01 "
1877/78	17,82 "

Wir sind also nach dieser Tabelle billiger als 1870.

Vergleiche sind aber auch sehr schwer anzustellen, weil wir 1870 vielleicht ganz andere Maschinen produzirt haben, als im Jahre 1878.

Frage 4:

Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

Frage 5:

Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

Eine Herabsetzung halte ich für unbedingt unthunlich, denn die Löhne unserer Leute sind so niedrig, daß die Arbeiter nicht mehr existiren könnten, wenn wir weitere Lohnermäßigungen vornehmen wollten. Das bezieht sich indessen in der Hauptsache auf den Lohnarbeiter. Hätten wir ein regeres Geschäft für das Inland und könnten wir viel exportiren, so würden wir die Stücklöhne noch etwas heruntersetzen können. Hierzu bedürfte es jedoch eines Betriebes, bei welchem ein Arbeiter ½ Jahr oder ein ganzes Jahr lang, Tag für Tag möglichst gleiche Stücke zu bearbeiten hat. Bei dem jetzigen Geschäftsgange ist das nicht zu ermöglichen. Kaum ist für einen Theil die erforderliche Vorrichtung gemacht, so ist das Ende der Arbeit schon erreicht.

Frage 6:

Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Die rapide Lohnerhöhung von 1872/73 hat sowohl auf die Leistungsfähigkeit als auf die Moralität der Arbeiter einen höchst ungünstigen Einfluß gehabt; die Leute haben sich durch den höheren Verdienst an eine Lebensweise gewöhnt, die für den Arbeiter nicht gerechtfertigt ist. Als später die Löhne wieder heruntergingen, haben die Arbeiter sich auch wieder mit mehr Fleiß und Sorgfalt der Arbeit hingegeben und sind wieder bescheidener geworden.

Frage 7:

Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

Es ist sehr zu beklagen, daß ein gewissermaßen hervorragender Heerd der deutschen Sozialdemokratie sich in Chemnitz gebildet hat, und wir haben furchtbar darunter gelitten. Im Jahre 1871 strikten sämmtliche Maschinenarbeiter in Chemnitz unter Führung der sozialdemokratischen Agitatoren. Die gleichzeitige Ausdehnung des Strikes war theilweise von den Chemnitzer Fabrikanten provozirt. Wir hörten nämlich, daß die Arbeiter einen Arbeitgeber nach dem andern, man entschuldige den Ausdruck, abschlachten wollten. Es wurden alle Werke gleichzeitig geschlossen, und nun trat man mit den Arbeitern in Verhandlungen, welche schließlich nach dreiwöchiger Dauer durch beiderseitige Konzessionen das Ende des Strikes herbeiführten. Die sozialdemokratische Bewegung hat unsere Arbeiter in Chemnitz vollständig auf den Kopf gestellt. Doch muß und will ich bemerken, daß Ausschreitungen irgend welcher Art nicht vorgekommen sind. Die Arbeiter haben sich nie gegen die Arbeitgeber oder die Meister wesentliche Ungehörigkeiten zu Schulden kommen lassen. Es beeinträchtigen aber die sozialdemokratischen Bestrebungen jedenfalls die Leistungsfähigkeit der Arbeiter und die Lust und Liebe zur Arbeit.

Herr **Stumm**: Woraus erklären Sie den Umstand, daß gerade Chemnitz die Brutstätte der Sozialdemokratie geworden ist?

Herr **Hartmann**: Ich muß offen gestehen, daß ich dafür keine Erklärung habe. Die Verhältnisse der Arbeiter sind ja bei uns nicht ungünstiger als anderwärts; aber die Agitatoren haben sich einmal des Platzes bemächtigt und vielleicht einen fruchtbaren Boden daselbst gefunden.

Herr **Stumm**: Sie führen also die Thatsache nicht auf besondere wirthschaftliche Schäden zurück, die bei Ihnen obwalten?

Herr **Hartmann**: Nein. Wenn Etwas in unserer Gegend das schnellere Entstehen und die größere Ausdehnung der Sozialdemokratie unterstützt hat, so mag es die Hausindustrie sein, die in der Umgegend von Chemnitz besonders stark vertreten ist. Die sogenannten Strumpfwirker und Weber namentlich sind am empfänglichsten für die gesammten Bestrebungen der Sozialdemokraten. Diese Leute betreiben eben eine Hausindustrie, welche Mehrere, zwei bis vier, den ganzen Tag in einer Stube beschäftigt; hier sind sie von Niemandem kontrolirt und können sich ungenirt ihren Ideen und Gesprächen hingeben. Bei den Wahlen wenigstens haben wir immer die Erfahrung gemacht, daß die Ortschaften, wo speziell die Hausindustrie vorherrschend ist, nur Sozialdemokraten ihre Stimmen gaben.

Herr **Stumm**: Diese Hausindustrie arbeitet aber doch für bestimmte Unternehmer?

Herr **Hartmann**: Die Leute arbeiten für sogenannte Faktoren. Der Händler in Chemnitz giebt dem Faktor das Garn, und dieser läßt daraus von den Leuten die Strümpfe 2c. fabriziren.

Herr **Stumm**: Und diese Faktoren haben gar keinen persönlichen Einfluß auf diese Hausindustrie?

Herr **Hartmann**: Nein, in dieser Beziehung habe ich nie von irgend einem Einfluß gehört.

Herr **Stumm**: Welche Einrichtungen zum Wohle der Arbeiter haben Sie getroffen?

Herr **Hartmann**: Wir haben bei uns keine andere Einrichtungen als die Krankenkasse, diese müssen wir haben. Arbeiterwohnungen zu beschaffen, ist nicht nöthig, weil unsere Arbeiter Wohnungen in reichem Maße finden.

Herr **Stumm**: Wie hoch beläuft sich wohl die Miethe für eine Arbeiterfamilie bei 2 bis 3 Zimmern?

Herr **Hartmann**: Ich rechne etwa 50 bis 70 Thaler jährlich, allerdings im Durchschnitt bei Mitberücksichtigung der Umgegend.

Vorsitzender: Und es sind in der Stadt ausreichend Wohnungen für die große Arbeiterzahl?

Herr **Hartmann**: Es wohnen auch in der Umgegend sehr viele Arbeiter; die Stadt wird von drei Ortschaften begrenzt, die heute, so zu sagen, mit der Stadt verbunden sind.

Herr **Meier**: Es ist also vorzugsweise die Baumwollenindustrie, von der jener Einfluß ausgeht?

Herr **Hartmann**: Es wird bei uns angenommen, aber unsere Arbeiter helfen kräftigst mit.

Vorsitzender: Haben die Besitzer der Maschinenfabriken irgend einen Einfluß ausgeübt vor oder nach den sozialdemokratischen Wahlen zum Reichstag?

Herr **Hartmann:** Direkt nicht, wir haben aber bei den letzten Wahlen, soweit es zulässig ist, auf unsere Arbeiter einzuwirken gesucht. Ich habe z. B. die Leute zusammengerufen und sie darauf hingewiesen, daß sie zwischen zwei Kandidaten zu wählen haben, deren einer der Ordnungspartei, der andere der sozialdemokratischen Partei, die alles auf den Kopf stellen wolle, angehöre. Bisher haben wir nie einen andern Vertreter im Reichstag gehabt, als einen Sozialdemokraten; nur bei der letzten Wahl ist es uns gelungen, als Abgeordneten einen Nationalliberalen durchzubringen.

Herr **Stumm:** Wird die Alterversorgung der Gemeinde als Armenunterstützung überlassen, oder geschieht auch etwas für die Leute durch die Arbeitgeber?

Herr **Hartmann:** Die meisten Arbeitgeber unserer Branche beabsichtigen bereits seit längerer Zeit eine Invalidenkasse zu gründen, aber wir haben uns in den letzten Jahren nicht veranlaßt gesehen, den Leuten damit entgegenzutreten, weil die Arbeiter, als wir sie nach Erlaß des sogenannten Haftpflichtgesetzes einluden, mit uns zusammenzugehen, damit sie gegen alle (auch die von ihnen selbst verschuldeten) Unfälle versichert wären, sich in einer Weise ablehnend verhielten, daß wir uns sagen mußten, wir wollen deren Herantreten an uns abwarten. Man machte uns damals den Vorwurf, daß, da dies Gesetz zu Nutzen der Arbeiter bestimmt sei, wir der uns allein auferlegten Verpflichtung uns entziehen wollten u. s. w. Mein Vater hat, als er sich vom Geschäftsleben zurückzog, ein Kapital ausgesetzt, welches für eine allgemeine Invalidenkasse mit verwendet werden soll, sobald sie ins Leben tritt. Das Kapital beträgt 36 000 ℳ, wozu noch einige kleine Beträge hinzugekommen sind.

Herr **Stumm:** Ihre Bestrebungen gehen also dahin, eine Kasse zu gründen für die Invalidität und Altersversorgung, die gemeinschaftlich aus Beiträgen der Arbeiter und Arbeitgeber gespeist wird.

(Wird bejaht.)

Bestehen Fortbildungsschulen, Kleinkinderschulen, Industrieschulen für Mädchen bei Ihnen?

Herr **Hartmann:** Erstere zufolge des Gesetzes mit obligatorischem Besuch, für Chemnitz während der Arbeitszeit. Es existiren Kleinkinderbewahranstalten, aber eine Industrieschule für Mädchen nicht.

Vorsitzender: Eine Industrieschule, worunter man den Unterricht der Mädchen in der Handarbeit versteht?

Herr **Hartmann:** In den Bezirksschulen werden die Mädchen auch in Handarbeiten unterrichtet; eigentliche Industrieschulen giebt es nicht. Bei uns gehen die Mädchen schon im frühen Alter auf Arbeit, in Strumpfwaarengeschäften, in Spinnereien und Webereien giebt es ja leichte und bequeme Arbeit. Das ist auch ein Grund, welcher unseren Arbeitern erleichtert, sich den Arbeitgebern gegenüber auf einen unangenehmen Standpunkt zu stellen, denn es wird ein Arbeiter von seinen Geschwistern oder Kindern und den andern Familienmitgliedern, wenigstens eine Zeit lang, mit erhalten und es ist also nicht so nothwendig, daß jeder Einzelne stets Arbeit habe.

Herr **Stumm:** Glauben Sie nicht, daß durch ein Zusammentreten der Maschinenfabrikanten in Chemnitz und die Ausschließung aller sozialdemokratischen Arbeiter die Sozialdemokratie dort wirksam unterdrückt werden könnte?

Herr **Hartmann:** Wir haben ein solches Vorgehen auch berathen, wollen uns aber zunächst davon fern halten. Wir haben versucht, auf die Arbeiter durch die Angestellten, Werkführer und älteren Monteure einzuwirken, und bei den letzten Wahlen gewisse Resultate erzielt. Es haben auch einzelne Arbeiter bei uns ihre Betheiligung an der Unfallkasse angeregt, wir wünschen aber die Kranken-, die Invaliden- und die Unfallkasse in einem großen Institut zusammenzufassen. Wenn für alle Unglücksfälle die Unfallkasse einzutreten hätte, so würde z. B. ein Arbeiter, der sich einen Finger verletzt hat, bei einer, wenn auch nicht übermäßigen Entschädigung aus dieser, durch gleichzeitige Gewährung des Krankengeldes aus der Krankenkasse mehr als die hinreichende Unterstützung finden; er würde aus zwei Kassen Geld erhalten, und das könnte nur einen nachtheiligen Einfluß ausüben.

Herr **Stumm:** Steht aber solchen Einrichtungen nicht der Umstand im Wege, daß Sie bei der augenblicklichen Lage der Gesetzgebung für die Etablirung einer solchen Invalidenkasse eigentlich keine gesetzliche Unterlage haben?

Herr **Hartmann:** Es wäre allerdings vorzuziehen, wenn diese Einrichtungen durch die Gesetzgebung geregelt würden. Jetzt sind wir nur auf freie Vereinbarung hingewiesen.

Vorsitzender: In welcher Weise werden Ihre Arbeiter gelohnt?

Herr **Hartmann:** Alle 14 Tage. Bei den Leuten, die größere Akkordarbeiten haben, wird alle 4 Wochen Generalversammlung gepflogen. Geld bekommen aber auch die Akkordarbeiter alle 14 Tage, beziehentlich abschläglich.

Vorsitzender: Nach Kameradschaften, oder Jeder einzeln?

Herr **Hartmann:** Jeder einzeln.

Frage 8:

> Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

Ich habe den Eindruck, daß die Arbeitslöhne in England höher sind als bei uns, und auch etwas höher in Frankreich. Dagegen sind auch die Leistungen, besonders der englischen Arbeiter unbedingt größere, als die der unserigen.

Frage 9:

> Sind dieselben einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

Eine Ermäßigung würde sich in England nach Befinden erzielen lassen, weil dort mehr Massenproduktion stattfindet; auch die Akkordlöhne würden wohl eine Herabsetzung noch zulassen, weil dort den Arbeitern die Möglichkeit geboten werden kann, durch erhöhten Fleiß mehr zu erwerben.

c. Frachten.

Frage 1:

> Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

Wir haben im vergangenen Jahre bei weitem die größte Hälfte ins Ausland geliefert. Eine Zusammenstellung der Frachten von Chemnitz nach unsern Hauptabsatzplätzen zeigt Tabelle 6.

Tabelle 6.

Deutschland:

Station Chemnitz nach	Stückgut ℳ	5000 kg ℳ	10000 kg ℳ	
Aachen	7,62	3,53	3,20	pro 100 kg
Augsburg	4,78	2,95	2,32	"
Berlin	2,71	1,31	1,13	"
Breslau	4,05	2,07	1,80	"
Bremen	4,89	2,62	2,24	"
Danzig	7,35	3,30	2,99	"
Düsseldorf	6,54	3,05	2,77	"
Eydtkuhnen	10,10	4,56	4,06	"
Frankfurt a. Main	5,18	2,72	2,22	"
Hamburg	5,10	2,74	2,34	"
Königsberg i. Pr.	8,79	3,84	3,59	"
Lindau	5,87	3,97	3,09	"
Myslowitz	6,52	3,08	2,65	"
München	4,74	2,93	2,31	"
Stettin	4,31	2,14	1,84	"
Stuttgart	6,12	3,03	2,56	"
Wallwitzhafen	1,96	0,96	0,88	"

Oesterreich.

Aussig	1,99	1,11	1,04	pro 100 kg
Brünn	4,40	3,14	3,07	"
Reichenberg i. B.	2,74	1,37	1,26	"
Wien	5,36	3,58	3,50	"
Jägerndorf Oe.-Schl.	5,85	2,90	2,50	"

Holland und Belgien.

Amsterdam	4,96	3,48	3,48	pro 100 kg
Rotterdam	5,04	3,52	3,52	"
Antwerpen loko	8,80	3,75	3,75	"
" transit	8,15	3,68	3,68	"
Brüssel	5,56	3,79	3,79	"
Verviers	5,10	3,45	3,45	"

Italien.

Station Chemnitz nach		Stückgut I. verpackt ℳ	Stückgut II. offen ℳ	5000 kg A. verpackt ℳ	5000 kg C. offen ℳ	10000 kg D. offen ℳ
Rom	pro 100 kg	10,97	9,68	9,69	7,80	7,80
Turin		8,91	8,03	7,63	4,05	4,05
Florenz		8,74	7,89	7,46	6,01	6,01
Neapel		10,36	9,93	9,08	8,05	8,05

Rußland.

Station Chemnitz nach	Stückgut ℳ	5000 kg ℳ	
Moskau	19,48	10,07	pro 100 kg
Nischney-Nowgorod	24,17	12,41	"
Orel	19,16	9,75	"
Riga	13,44	6,93	"
St. Petersburg	16,90	8,61	"
Warschau	5,00	3,60	"

London transit bei Wagenladungen von 10 000 kg ab Chemnitz — Bord Themse.

Für Stücke bis 2 000 kg 5,01 ℳ pro 100 kg
" " von 2 000—5 000 " 7,30 " " "
" " " 5 000—12 500 " 7,48 " " "
große Dampfkessel 7,53 " " "

Fracht nach Petersburg
via Stettin, bis Stettin per Bahn, von Stettin ab per Dampfer 3,60 ℳ per 100 kg.
5 ℳ im Durchschnitt für alle Gewichte.

Aus dieser Tabelle geht hervor, daß wir bei unserem Absatz im Ausland ungleich ungünstiger gestellt sind als das Ausland. Ich werde später noch vortragen, daß wir den Absatz ins Ausland mit außerordentlichem Erfolg kultiviren, aber unter so schwierigen Verhältnissen und zu dadurch so sehr gedrückten Preisen, daß wir diese Abschlüsse nur machen, um einigermaßen unsere Arbeiter erhalten zu können. Bei unserer Verladung nach dem Ausland sind wir sehr oft gezwungen, nach London uns zu wenden, um Transportgelegenheit zu finden. Wir verlieren gegenüber der englischen Konkurrenz den Betrag der Fracht bis nach der Themse: für 100 kg 5 ℳ, bei größeren Stücken sogar 7 bis 7½ ℳ und müssen also, wenn wir von England aus verfrachten, um mit den Engländern noch konkurriren zu können, um 5 bis 7½ ℳ pro 100 kg billiger verkaufen. Bei Lieferungen nach Spanien sind wir oft genöthigt, über Antwerpen zu verladen; wir könnten zwar über Hamburg die Waaren versenden, müssen aber den weiteren Landweg bis Antwerpen wählen, weil wir hier bessere Schiffsgelegenheit finden.

Bei Versendungen nach Petersburg über Stettin und von da mit Dampfer beträgt die Fracht 3,60 ℳ pro 100 kg, während der Engländer bis Petersburg nur 2 ℳ bezahlt. Und wenn wir den Landweg wählen müssen, so kostet die Fracht für 100 kg bis Petersburg sogar 8,61 ℳ.

Herr **Meier**: Ich weiß sehr gut, wie wenig Export wir haben, so daß wir nicht mehr fahren können; Schiffe hätten wir genug, sie sind aber jetzt aufgelegt.

Herr **Hartmann**: Auch die räumlichen Verhältnisse unserer Schiffe scheinen nicht allen Ansprüchen zu genügen. Ich hatte eine Lieferung für die kaiserliche Marine nach Danzig, und wenn nicht zufällig durch die Vermittelung der Werft in Kiel seitens der deutschen Marine ein Schiff zur Verfügung gestellt worden wäre, so hätte, wegen Mangels an geeigneten Transportmitteln, nur das Ausland diese Lieferung übernehmen können, welchem erforderliche Transportmittel zur Verfügung stehen. Zu Lande konnten wir ja nicht liefern, weil man auf den Zugängen zur Kaiserlichen Werft Brücken zu passiren hat, die so bedeutende Lasten nicht tragen können. Nur das Schiff „Tiger“ hatte eine Luke groß genug, um das Stück aufzunehmen.

Ich hoffe, daß, wenn wir fortfahren wie bisher zu exportiren, die Hafenstädte nach dieser Richtung auch mehr zu leisten bestrebt sein werden, aber wir können doch nur zu einer Entwickelung unseres Exports gelangen, wenn uns umgekehrt die Gelegenheit zur Verfrachtung gegeben ist. Wenn wir aber auch in Zukunft über England, Belgien 2c. verfrachten müssen, so dürfte unser Export sehr schwer eine Bedeutung gewinnen, da die England gegenüber zu zahlende Mehrfracht unsere Konkurrenzfähigkeit aufhebt.

Vorsitzender: Das Richtigste wäre wohl, wenn die beiden Kräfte zusammenwirkten. Die Rhederei kann sich nicht darauf einrichten, wenn sie nicht die Sicherheit hat, Transporte zu bekommen.

Herr **Hartmann:** Wir haben schon des Oefteren bedeutende Aufträge für Japan ausgeführt und stets über London verfrachten müssen, weil es uns an Gelegenheit zur Verfrachtung von deutschen Häfen fehlt.

Neuerdings haben wir wiederum ein Geschäft von weit über 1 Million Mark für Japan abgeschlossen und für dieses die Vorschrift, die Verfrachtung über London zu bewirken, was im vorliegenden Falle nur geschehen ist, als die Ausführung des Auftrages successiv erfolgt und es unmöglich sein würde, je rechtzeitig passende Frachtgelegenheit bei der deutschen Rhederei zu finden.

Herr **Meier:** Dann hängt es weder von Ihnen noch von uns ab.

Frage 2:

Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Herr **Hartmann:** Die Basis ist schon in der Aufstellung mitgetheilt.

Vorsitzender: Sie würden bei dieser Gelegenheit vielleicht Ihre etwaigen Beschwerden anzubringen haben, — oder haben Sie keine? — Dann würden wir zur nächsten Frage übergehen können:

Frage 3:

Genießt das Ausland billigere Frachten, als Sie, und in welcher Weise macht sich dies geltend?

Herr **Hartmann:** Das Ausland genießt billigere Frachten in den eigenen Ländern, — England, Belgien, Frankreich haben ihre Kanalsysteme. Hierzu kommen die Erleichterungen des Transports durch den großen Seeverkehr.

Frage 4:

Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

Nach einer Mittheilung, die mir geworden, ist dies der Fall, und ich halte mich verpflichtet, dies hier zur Sprache zu bringen. Ich erfuhr vor Kurzem, daß ein französisches Werk zu einem fabelhaft billigen Preise Lokomotiven bis an die russische Grenze geführt und zwar zu einem Frachtsatze, der bei weitem billiger ist, als er uns geboten wird. Ich habe deshalb die nöthigen Schritte gethan, um mir Aufklärung zu verschaffen, sie ist aber an der betreffenden Stelle verweigert worden unter dem Hinweis darauf, daß für diesen speziellen Fall das Amtsgeheimniß anbefohlen sei.

Vorsitzender: Auf welchen Bahnen ist der Transport erfolgt?

Herr **Hartmann:** Ich habe nur so viel erfahren können, daß die Einleitung der ganzen Transaktion erfolgte durch die badische Bahn; diese hat sich dann an die übrigen Bahnen, welche in Frage kamen, gewendet, schließlich auch an die sächsische Bahn, und weiter an die preußischen Bahnen bis zur russischen Grenze.

M. H.! Wenn dies der Fall ist, so ist es jedenfalls sehr schlimm um uns bestellt. Wir haben an sich die Konkurrenz zu bekämpfen und, wenn nun von einheimischen Staatsbahnen das Ausland noch bevorzugt wird, so müssen wir unterliegen. Als Gegensatz hierzu erlaube ich mir das Verfahren französischer Privatbahnen anzuführen.

Wir hatten für unseren spanischen Export, nachdem die Linie von Barcelona nach Perpignan fertig war, versucht, den Landweg zu wählen und das Gesuch an die Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen gerichtet, uns einen durchgehenden Tarif für diese Linie zu verschaffen. Darauf wurde uns unterm 18. August 1877 folgende Bescheidung zu Theil:

„Im Anschluß an unser Schreiben vom 10. v. Mts. Nr. 11940 D. benachrichtigen wir Sie ergebenst, daß für den Transport von Lokomotiven mit Tendern von Chemnitz nach Genf transit via Eger-Lindau ein Frachtsatz von 1 611,00 Frcs. pro Stück und für sonstige Maschinen in Ladungen von 10 000 kg zwischen vorbenannten Stationen ein Frachtsatz von 47,05 Frcs. pro Tonne eingeführt worden ist. Die Rückbeförderung der Trucs erfolgt (ab Genf) frachtfrei.

Wir bemerken hierüber noch ergebenst, daß die Paris-Mittelmeer-Bahn inzwischen noch ersucht worden ist, auch für die Strecken ab Genf ermäßigte Sätze zu verwilligen. Sie werden hierauf indessen wohl keine Rücksicht nehmen können, weil die genannte Bahn eher geneigt sein wird, im Interesse der Werke zu Le Creuzot die Konkurrenz aus Deutschland zu erschweren.

Dresden, am 18. August 1877.

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.
II. Abtheilung.
gez. Jencke.

An
die Direktion der Sächsischen Maschinenfabrik
zu Chemnitz."

Diese Verfügung spricht freilich nur eine Voraussetzung aus, es muß dieselbe aber doch jedenfalls begründet sein auf Erfahrungen, welche die sächsische Generaldirektion gemacht hat.

Vorsitzender: Sind sonst noch Bemerkungen zu dem Kapitel „Frachten" zu machen?

(Wird verneint.)

Wir kommen zum Kapitel der Verkaufspreise.

d. Verkaufspreise.

Frage 1:

Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte?

Herr **Hartmann:** Ich gestatte mir, mich bezüglich der Beantwortung dieser Frage auf Tabelle 4 (s. S. 654) zu beziehen, wo jede einzelne Branche aufgeführt ist.

Vorsitzender: Es ist uns früher mitgetheilt worden, daß zwischen den Lokomotivfabrikanten eine Vereinigung etablirt sei, um geeignete Preise bei den Abnahmen zu erzielen. Ist Ihnen davon etwas bekannt?

Herr **Hartmann:** Davon ist mir freilich etwas bekannt. Diese Vereinbarung besteht aber nur, um uns vor vollständigem Ruin zu sichern. Der Zweck gedachter Vereinigung war und ist, das in Folge des Submissionsverfahrens mehr und mehr hervorgetretene wechselseitige Unterbieten fortzuschaffen, welches dahin führte, daß die Aufträge zu Preisen übernommen wurden, die bedeutende Verluste mit sich brachten, und so insbesondere durch thunlichst gleichmäßige

Vertheilung der Arbeit an die einzelnen Fabriken jeder derselben die Möglichkeit zu sichern, daß sie wenigstens für einen Theil ihrer Arbeiter Beschäftigung behalte. Es ist dies aber nicht geschehen, um die Preise in die Höhe zu schnellen, denn wir haben thatsächlich bisher nur zu unseren Selbstkostenpreisen offerirt; wenn die Preise seit Bestehen des Verbandes höher geworden sind, so ist dies unabweisliche Nothwendigkeit, weil alle Werke in Folge des geringeren Umsatzes jetzt mit viel höherer Regie als früher arbeiten. Beispielsweise kommen wir jetzt bei Berechnung von 155 pCt. der Arbeitslöhne für die Regiekosten nicht mehr aus, während wir bei den normalen, durch die Leistungsfähigkeit unseres Werkes bedingten Umsatz früherer Zeit schon mit einem Zuschlage von 75 pCt. auskamen.

Vorsitzender: Bezieht sich diese Vereinigung nur auf das Ausland oder auch auf das Inland oder auf beide?

Herr **Hartmann**: Diese Vereinigung bezieht sich nur auf das Inland, eine allgemeine Vereinigung für das Ausland besteht nicht.

Herr **Stumm**: Wie lang besteht diese Konvention zwischen den Lokomotivfabrikanten schon?

Herr **Hartmann**: Ich bin nicht in der Lage, den Termin genau angeben zu können, aber ich glaube, $1^1/_2$ bis 2 Jahre.

Herr **Stumm**: Sie würden also ungefähr mit der Aufhebung der Eisenzölle zusammenfallen?

Herr **Huber**: Ich mache darauf aufmerksam, daß der letzte Zoll am 1. Januar 1877 beseitigt worden ist.

Herr **Hartmann**: Ich denke doch, daß sie vor ca. zwei Jahren zu Stande gekommen ist.

Herr **Stumm**: Es würde für mich von Interesse sein zu konstatiren, ob diese Vereinigung vor oder nach der Aufhebung geschlossen worden ist, also vor oder nach dem 1. Januar 1877.

Herr **Hartmann**: Ich bin augenblicklich nicht in der Lage, das Datum anzugeben; wenn Sie mir gestatten, werde ich dasselbe nachträglich beibringen. [Der betreffende Vertrag datirt vom 18. April 1877.]

Frage 2:

> Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Die Verkaufspreise der anderen Werke unserer Gegend sind, glaube ich, schlechter als die unsrigen, wie die Tabelle erweist, denn sie haben alle mit größerem Verluste gearbeitet als wir. (Siehe Tabelle 3. S. 653.)

Frage 3:

> Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

Im Vergleich zu den gegenwärtigen Durchschnittspreisen sind im Jahre 1870 durchschnittlich um 20 pCt. und 1873 um 55 pCt. höhere Preise erzielt worden, während für den Lokomotivenbau der Preisaufschlag im Jahre 1873 sogar bis zu 100 pCt. betrug. Das hat seinen Grund darin, daß die Lokomotiven in sich viele und theuere Materialien vereinigen, mithin der Preisaufschwung aller Materialien in dem Preise der Lokomotiven in einem höheren Prozentsatze zur Erscheinung kommt, als bei den übrigen Maschinen.

Frage 4:

> Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Ja.

Frage 5:

> Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

Das sind die allgemeinen kommerziellen Gründe: wenn man gute Preise bekommen kann, da nimmt man sie; wenn man große Bestellungen bekommt, da macht man Konzessionen. Es kommt auch auf die Art und Weise der Bezahlung an.

Herr **Huber**: Verkaufen Sie im Allgemeinen für das Ausland billiger, als wie im Inlande?

Herr **Hartmann**: Das will ich nicht sagen, wir werden ja im Auslande zeitweilig zu Preisen gedrängt, die abnorm sind, weil die Konkurrenz dort eine größere ist, aber wir haben auch zu gleichen Preisen in Deutschland verkauft.

Frage 6:

> Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

Erfahrungsgemäß auch höhere als es dort stellt, wo es mit uns konkurrirt.

Frage 7:

> Verkauft dasselbe für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt, und in welchem Verhältniß und aus welchen Gründen geschieht dies?

Ja. Ich glaube, die Gründe sind dieselben. Es gilt, einen größeren Umsatz zu erzielen und durch die Massenfabrikation die Preise, die Regiespesen herunterzudrücken. Ich habe die Erfahrung im Auslande gemacht, und sogar noch in vergangener Woche, wo ich mit englischen Lokomotivenfabrikanten in Holland kämpfte, daß sie zu Preisen in Holland anboten, wie sie in England nie gemacht worden sind, und der Erfolg war auch, daß die Engländer 38 Stück Lokomotiven bekamen und wir nur 10 Stück.

e) Kreditverhältnisse.

Frage 1:

> Finden die Werke Ihres Distriktes Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Sie finden jedenfalls Schwierigkeiten, ihre Betriebskapitalien zu erhalten, weil sie mit Verlust arbeiten, und die Werke, die sich die Betriebskapitalien beschaffen müssen, können dies nur mit großen Opfern thun.

Frage 2:

> Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

Ich weiß, daß Industrielle, die Geld aufnehmen mußten, in den letzten Jahren bis zu 8 pCt. haben geben müssen. Wir sind in der glücklichen Lage, daß wir aus eigener Erfahrung keine Mittheilung in dieser Hinsicht machen können.

Frage 3:

> Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch, und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde?

Wir kaufen zu dem üblichen dreimonatlichen Ziele bei unseren Lieferanten; bei dem gegenwärtigen so stillen Geschäftsgang diskontiren wir diese Beträge und zahlen zum Theil per Kasse. Wenn wir viel zu thun haben und die Geschäfte flott gehen, müssen wir dieses Dreimonatziel aber ausnutzen.

Was nun die Zahlungsbedingungen anlangt, die wir unseren Abnehmern stellen, so sind diese auch außerordentlich verschieden. Wir leiden unter den unglücklichen deutschen Kreditverhältnissen gar gewaltig; es sind im allgemeinen Maschinenbau Anforderungen an uns gestellt worden, Kredit auf Jahre hinaus zu bewilligen, und wenn wir dann Zinsvergütungen beanspruchen, so fühlt sich der Abnehmer noch

verletzt! Solche Anforderungen werden leider durch einzelne deutsche Fabrikanten unterstützt, wie wir selbst einen in Chemnitz haben, der sehr oft sagt: „bezahlt, wenn Ihr wollt, davon rede ich gar nicht mit Euch, gebt mir nur Aufträge". **Wir verkaufen** in der Regel mit drei Monat Ziel bei Ertheilung der Faktura. Früher waren bei Maschinenlieferungen allgemein übliche Zahlungsbedingungen: $^1/_3$ Anzahlung, $^1/_3$ bei Ertheilung der Faktura und $^1/_3$ Dreimonatstratte; das sind aber leider vergangene Zeiten!

Herr **Meier:** Und bei Ihren Käufen, die Sie auf 3 Monat Ziel machen, geben Sie kein Accept, nicht wahr?

Herr **Hartmann**: Ich habe für unser Werk, in welchem ich seit 1865 thätig bin, nie einen Wechsel in Form eines Accepts unterschrieben, es geschieht dies aber in anderen Geschäften vielfach, und es giebt viele Fabrikanten bei uns, die auf sich von ihren Waarengläubigern trassiren lassen.

Frage 4:

Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt?

Der Einfluß ist im Ganzen auf unsere Produktionsverhältnisse wohl ein günstiger gewesen. Wir haben anfänglich mit Beschaffung der Scheidemünze etwas Noth gehabt, das hat sich aber ausgeglichen. Der Giroverkehr der Reichsbank ist uns außerordentlich bequem und angenehm. Ob viele Industrielle bei uns in Chemnitz resp. in Sachsen so denken, wie wir, möchte ich dahin gestellt sein lassen, weil durch die Beschränkung der Notenbanken viele dieser Leute in ihren Krediten geschmälert worden sind. Außerdem hatten ja bekanntlich viele Notenbanken, die Weimarische, Geraer, Sächsische, in den verschiedenen Industriestädten Filialen und so war dem kleinen Industriellen auch der Kredit leichter zugänglich als jetzt.

Herr **Meier:** Ich dächte, die Sächsische Bank hat doch eine Notenzirkulation, oder richtiger gesagt, eine ungedeckte Notenausgabe, mit der Sie wahrhaftig zufrieden sein können!

Herr **Hartmann**: Das stelle ich ja auch nicht in Abrede; es ist nur eine Beschränkung des Kredits für die kleinen Industriellen thatsächlich eingetreten; das ist nicht zu leugnen.

Frage 5:

Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

Da stehen sie zweifellos günstiger als bei uns, denn wir wissen ja, daß das Ausland billigeres Geld hat als wir, und daß die ausländischen industriellen Unternehmungen bei weitem nicht so große Betriebskapitalien haben müssen, als die deutschen, weil die Kreditverhältnisse geregelte sind; bei uns sind sie es eben nicht.

Herr **Huber**: Rechnen Sie Oesterreich nicht zum konkurrirenden Ausland?

Herr **Hartmann**: Doch, ja. Oesterreich und Rußland dürften die beiden Länder sein, die in dieser Beziehung noch übler daran sind, als wir, das muß ich ergänzen.

Vorsitzender: Sind zu diesem Kapitel noch Bemerkungen zu machen?

f. Einfluß der Gesetzgebung.

Frage 1:

In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?

Frage 2:

Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung u. s. w.?

Wir können die beiden Fragen wohl gleich zusammenfassen?

Herr **Hartmann**: Wenn man bei „Einfluß der Gesetzgebung" in erster Linie die Zollgesetze mit berücksichtigen darf, so muß ich wohl sagen, daß der Einfluß auf unsere Industrie jedenfalls kein günstiger ist, denn wir haben Importe von allen Seiten, die uns lahm legen, und haben keinen Konsum im Inlande, weil unsere Abnehmer nicht mehr konsumfähig sind.

Für das Besteuerungssystem würden sich wohl indirekte Steuern empfehlen.

In die allgemeine Wehrpflicht, die wir in Sachsen erst später bekommen haben, als das hier der Fall war, haben wir uns auch hineingefunden, und obgleich der Industrie gewisse Nachtheile derselben nicht erspart bleiben, wird das ja gern getragen.

In Folge der Verlängerung der Schulpflichtigkeit der Kinder haben manche Industriezweige höhere Durchschnittslöhne, weil die Verwendung jugendlicher Arbeiter ihnen erschwert ist. Speziell für unsere Industrie ist das weniger fühlbar.

Vorsitzender: Sie beschäftigen gar keine jugendlichen Arbeiter?

Herr **Hartmann**: Wir beschäftigen nur wenige jugendliche Arbeiter, die Mehrzahl verrichtet ganz leichte Handlanger- und Botendienste, und nur sehr wenige bedienen kleinere Werkzeugmaschinen.

Vorsitzender: Sie würden durch die Novelle zur Gewerbeordnung, die mit dem 1. Januar 1879 in Kraft tritt, keine Erleichterung finden?

Herr **Hartmann**: Einige doch wohl, wir haben uns aber dessen entwöhnt, und ich persönlich schwärme nicht dafür, jugendliche Arbeiter so viel zu beschäftigen. Aber wie gesagt, es giebt Industriezweige, wo diese Beschränkung empfindlich wirkt.

Herr **Stumm**: Würde die Hausindustrie in Ihrer Gegend, die ja, wie ich voraussetze, auch theilweise jugendliche Arbeiter beschäftigt, einen großen Nachtheil darin erblicken, wenn die in der Gewerbeordnung enthaltenen Vorschriften über jugendliche Arbeiter auf sie Anwendung fänden?

Herr **Hartmann**: Ich weiß wirklich nicht, ob speziell die Hausgewerbe viele jugendliche Arbeiter verwenden; daß die Familienglieder, wenn auch noch Kinder, mit helfen müssen, ist ja selbstverständlich. Verwendung jugendlicher Arbeiter kommt wohl mehr in Spinnereien, Webereien u. s. w. vor.

Herr **Stumm**: Ich will die Sache nicht weiter verfolgen, möchte indessen bemerken, daß die Frage eine große Rolle im letzten Reichstage gespielt hat.

Vorsitzender:

g. Allgemeine Lage.

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Das haben Sie schon verneint.

Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen sie?

Das haben Sie durch die Nachweisung, welche Sie übergeben haben auch beantwortet.

Frage 3:

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?

Das geht wohl auch aus den Nachweisungen schon hervor?

Herr **Hartmann**: Ich wollte mir nur noch gestatten die Dividenden anzugeben, welche wir vertheilt haben:

1869/70	. . .	6 pCt.
1870/71	. . .	6 "
1871/72	. . .	9 "
1872/73	. . .	11 "
1873/74	. . .	3 "
1874/75	. . .	$5^1/_2$ "
1875/76	. . .	4 "
1876/77	. . .	Unterbilanz von 184 742,4 M. = ca. 2 pCt. des Aktienkapit.
1877/78	. . .	4 pCt.

Vorsitzender: Und Deckung der Unterbilanz des Vorjahres?

(Wird bejaht.)

Herr **Stumm**: Das haben Sie wohl den Aufträgen der russischen Regierung zu verdanken?

Herr **Hartmann**: Das verdanken wir allerdings zumeist Aufträgen für Rußland aus Veranlassung des russisch-türkischen Krieges.

Frage 4:

Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Ich bin nicht der Meinung, daß die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion leidet. Ich glaube, daß wir den dermaligen Mangel an Absatz nur durch die geringere Konsumtion und durch den größeren Import hervorgerufen sehen. Das bezieht sich speziell auch auf die Fabrikationszweige unseres Etablissements; wir haben so starke Importe von der Schweiz in Dampf- und Spinnereimaschinen, von Oesterreich in Dampfmaschinen, und von England, daß, wenn wir nur den einheimischen Markt besäßen, wir in unserer Fabrik vollständig beschäftigt wären.

Herr **Meier**: Sie haben doch keinen Import von Lokomotiven?

Herr **Hartmann**: Lokomotiven ist der einzige Artikel, der vielleicht auszuschließen wäre, aber auf alle die anderen Industriezweige findet meine Behauptung Anwendung.

Herr **Meier**: Gerade in der Lokomotivenfabrikation, haben Sie gesagt, müssen Sie die Arbeit ganz einstellen.

Herr **Stumm**: Sie würden aber die Arbeiter dann in anderen Fabrikationszweigen beschäftigen können?

Herr **Hartmann**: Wir würden die Arbeiter beschäftigen und außerdem auch die großen leerstehenden Räume für andere Arbeiter benutzen können, sobald wir mehr Arbeit, vorzüglich in größeren Maschinen hätten.

Herr **Stumm**: Welches ist Ihre Hauptkonkurrenz in der Schweiz?

Herr **Hartmann**: Von den Firmen der Schweiz sind unsere Hauptkonkurrenten in Dampfmaschinen Gebr. Sulzer in Winterthur; dieselben liefern Maschinen bis an unser Nachbargrundstück in Chemnitz.

Herr **Stumm**: Escher u. Wyß konkurriren nicht mehr so lebhaft wie früher auf dem deutschen Markte?

Herr **Hartmann**: Escher, Wyß u. Co. sind für Turbinenbau sehr bedeutend, ebenso in Maschinen für Papierfabrikation u. s. w. Von Spinnereimaschinen liefert Rieter in Winterthur viele nach Süddeutschland.

Herr **Stumm**: Die machen sie aber doch größtentheils auf ihrer württembergischen Filiale in Ravensburg oder kommen die Maschinen selbst von Zürich?

Herr **Hartmann**: Die kommen von Zürich selbst.

Herr **Huber**: Glauben Sie, daß in den letzten zwei Jahren überhaupt Lokomotiven für den Verbrauch in Deutschland eingeführt worden sind?

Herr **Hartmann**: Meines Wissens nicht.

Vorsitzender: Das ist uns allerdings von einem der Herren von einer Eisenbahnverwaltung mitgetheilt worden!

Herr **v. Schloer**: Soviel ich mich erinnere, bezog sich das auf das Jahr 1873.

Vorsitzender: Es wurde gesagt, weil sie sie im Inlande nicht bekommen könnten.

Herr **Hartmann**: Auch noch später im Jahr 1875, aber seit 2 Jahren glaube ich bestimmt sagen zu können: Nein!

Herr **Huber**: Seit Aufhebung der Eisenzölle sind keine mehr eingeführt worden?

Herr **Hartmann**: Nein!

Herr **v. Schloer**: Wären Sie nicht wohl in der Lage uns anzugeben, wie sich der Ankauf der Maschinen von seiten des Inlandes in den letzten Jahren gestellt hat, gegenüber der Anschaffung in den früheren Jahren?

Herr **Hartmann**: Der Ankauf von Lokomotiven im Auslande hat in den letzten Jahren vollständig aufgehört. Dies hat seinen Grund lediglich darin, daß doch eine Zeit lang zu viel bestellt worden ist. Da haben wir, um dem Bedarf zu genügen, uns selbstverständlich Alle angestrengt, weil uns geradezu gesagt wurde: wenn ihr es nicht machen könnt, so kaufen wir im Auslande. So hat ein Fabrikant den andern getrieben. Die Vergrößerung der Werke ist jedenfalls nicht blos auf die Vergrößerungssucht der Industriellen zurückzuführen, sondern auf die verschiedenen Faktoren, die zusammengewirkt haben.

Herr **v. Schloer**: Sie könnten uns nicht aus dem Gedächtniß angeben, wie groß die Zahl der Maschinen war, welche die verschiedenen deutschen Bahnverwaltungen in den Jahren 1873/74 angeschafft haben?

Herr **Hartmann**: Ich bin nicht in der Lage, aber es waren enorme Anschaffungen, wir waren ja selbst auf drei Jahre besetzt.

Vorsitzender: Sind noch Bemerkungen zu der Frage zu machen? vom Herrn Sachverständigen?

(Wird verneint.)

Wir würden zu dem folgenden Hauptabschnitt übergehen, der die ausländische Konkurrenz behandelt.

II.

Wirkung der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markte.

Frage 1:

Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar, oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Herr **Hartmann**: Die Konkurrenz des Auslandes macht sich, wie ich bereits bemerkte, sehr fühlbar auf allen unseren Absatzgebieten und zwar die Konkurrenz von Oesterreich, der Schweiz, Frankreich und England, auch Rußland, wenigstens im eigenen Lande.

Vorsitzender: Worin besteht die Konkurrenz aus Oesterreich?

Herr **Hartmann**: Oesterreich exportirt Dampfmaschinen nach Deutschland, sogar herauf bis nach dem Norden. Dasselbe befindet durch seine Valutaverhältnisse sich in der Lage, daß es sich immer besser dabei steht, wenn es nach dem Auslande liefert, als nach dem Inlande.

Vorsitzender: Wohl namentlich von Prag her?

Herr **Hartmann**: Von Prag, vom Norden Oesterreichs. Wir sind dieser Konkurrenz wiederholt in Hamburg begegnet bei Lieferungen größerer Dampfmaschinen.

Frage 2:

> Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

An der Einfuhr selbst sind wir nur in wenigen Ausnahmefällen betheiligt, weil wir es uns zur Regel gemacht haben, Alles im Inlande zu kaufen.

Vorsitzender: Es ist uns vielfach gesagt worden, daß der englische Werkzeugstahl in Deutschland nicht ersetzt werden könne; wie denken Sie darüber?

Herr **Hartmann**: Wir verwenden deutschen Werkzeugstahl freilich nicht, wir verwenden in der Hauptsache schwedischen Werkzeugstahl und haben in Deutschland auch geeignetes Material noch nicht gefunden.

Vorsitzender: Sie würden sich also der Ansicht anschließen, daß er in Deutschland nicht zu beschaffen ist?

Herr **Hartmann**: Momentan ist er nicht zu beschaffen, aber ich glaube bestimmt, daß man das noch erzielen wird.

Vorsitzender: Das sagten Sie schon vorhin, daß Sie schottisches oder englisches Roheisen zu Ihren Zwecken nicht mehr einführen, wenigstens in der Regel nicht?

Herr **Hartmann**: In der Regel nicht.

Frage 3:

> Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Was den Maschinenbau anlangt, so stelle ich in Abrede, daß wir nicht ebenso gut die gleiche Qualität liefern können, als das Ausland. Dagegen gebe ich zu, daß einzelne Erzeugnisse des Auslandes eingeführt werden, die wir nicht machen, weil wir da Kopf und Kragen zusetzen würden, das ist Thatsache und bezieht sich auf eine gewisse Sorte Webstühle für Baumwollwebereien, die von England zu einem Preise geliefert werden, mit dem wir absolut nicht gleichen Schritt halten können, wie sich trotz unserer Anstrengungen erwiesen hat. Im Uebrigen sind wir auch im Nachtheil in der Baumwollspinnereibranche: wir liefern Maschinen gleich guter Konstruktion, können sie aber zu demselben Preise, wie die Engländer, nicht herstellen, so lange wir die bei dieser Art Maschinen nöthige Massenfabrikation wegen des jetzt bestehenden großen Imports nicht einführen können.

Vorsitzender: Wie ist es mit den schweren Wellen und überhaupt mit den schweren Stücken?

Herr **Hartmann**: Die Schmiedestücke kaufen wir alle in Deutschland, vor circa 10 Jahren haben wir sie zum Theil wohl noch aus England bezogen; jetzt wird alles in Westfalen geschmiedet.

Vorsitzender: Von Borsigwerk beziehen Sie nicht?

Herr **Hartmann**: Nur Bleche.

Vorsitzender: Woher beziehen Sie Ihre gezogenen Röhren?

Herr **Hartmann**: Aus Düsseldorf, auch aus Oberschlesien, d. h. nur von deutschen Werken.

Vorsitzender: Und Sie sind damit zufrieden?

Herr **Hartmann**: Ja!

Herr **Stumm**: Ist die Qualität nicht schlechter als die der englischen Röhren?

Herr **Hartmann**: Im Gegentheil, bei den Röhren, die wir zuletzt aus England bezogen haben, vor etwa 4, 5 Jahren, hat sich bei der Bearbeitung mehr Ausschuß ergeben, als bei den inländischen.

Vorsitzender: Werden in Ihrer Gegend landwirthschaftliche Maschinen fabrizirt?

Herr **Hartmann**: Wenig, es war früher in Leipzig eine bedeutende Fabrik, die war aber genöthigt zu liquidiren, weil sie nicht mehr mit den von England und Amerika zollfrei eingehenden Maschinen konkurriren konnte Das Werk stand bezüglich seiner Leistungsfähigkeit und der Ausführung der Maschinen den englischen und amerikanischen gleich.

Vorsitzender: Sind Sie der Ansicht, daß ein Theil der landwirthschaftlichen Maschinen aus England und Amerika bezogen werden muß, weil sie in Deutschland nicht fabrizirt werden oder nicht fabrizirt werden können?

Herr **Hartmann**: Weil sie nicht fabrizirt werden; daß sie fabrizirt werden können, davon bin ich überzeugt.

Vorsitzender: Was würden das namentlich für welche sein? Die Dampfpflüge?

Herr **Hartmann**: Die landwirthschaftlichen Maschinen im Allgemeinen fabriziren wir nicht; Lokomobilen haben wir angefertigt, sind aber nicht mehr in der Lage, mit den zollfrei einführenden englischen Fabrikanten zu konkurriren; es handelt sich hier außerdem um Massenfabrikation. Wenn wir den deutschen Bedarf hätten, so daß wir 50 Stück oder überhaupt eine größere Anzahl gleichzeitig in Arbeit nehmen könnten, dann würden wir konkurrenzfähig sein. Der einheimische Markt ist uns leider verloren gegangen, wir mußten ihn ganz aufgeben, und nach dem Auslande können wir nicht exportiren, weil da die Engländer die Preise zu sehr herunterdrücken.

Frage 4:

> Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

Ja, das würde uns auf alle Fälle auch in den erwähnten Richtungen leistungsfähig machen, wir würden den einheimischen Bedarf zu decken haben, und mit den Erfolgen des Exports unsere Regiespesen vermindernd, billiger arbeiten und verkaufen können.

Vorsitzender: Frage 5:

> Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

Das haben Sie bereits angedeutet.

Herr **Hartmann**: Auf das Ungünstigste. Durch die billigen Preise, die das Ausland in Folge seiner bevorzugten Stellung bewilligen kann, drückt es unsre Preise immer weiter herunter.

Frage 6:

> Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Es konkurrirt auf unserem gesammten Absatzgebiete bis in die eigene Stadt.

Frage 7:

> Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

Frage 8:

> Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

Es stellen sich unsere Preise um die Differenz der Mehrfracht höher. England hat billigere Frachten nach Hamburg und Stettin, als wir. Nach Norddeutschland werden heute noch viele Maschinen, auch Werkzeuge, von England geliefert. England gegenüber sind wir im Auslande hier und da konkurrenzfähiger als nach Norddeutschland, besonders bezüglich großer schwerer Sachen, der Frachtdifferenz wegen.

Frage 9:

Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Was speziell unseren Fabrikationszweig anlangt, so empfinden wir das wesentlich im eigenen Lande wenig. Ich bin aber überzeugt, daß die acquits à caution doch eine Rolle spielen, speziell für die an Frankreich grenzenden Gebiete, indem zweifellos die französische Industrie, da ihr diese Rückvergütung der Zölle in den Prämien gewährt wird, Preise stellen kann, die ihr die Aufträge sichern.

Frage 10:

Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Ich glaube nicht, daß irgend welche vorübergehende Verhältnisse es sind, die den Druck der ausländischen Industrie auf die inländische hervorgebracht haben; ich glaube mehr, das sind dauernde Verhältnisse, die sich durch die bevorzugte Lage, durch die billigeren Preise ausgebildet haben.

Frage 11:

Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt?

Es findet eine sehr dankenswerthe Begünstigung der inländischen Industrie seitens der Staatsbehörden statt; die Kommunalbehörden sind in dieser Beziehung weniger aufmerksam, und was die Privaten anlangt, so dokumentiren sie bei uns wenigstens noch immer eine große Vorliebe für ausländische Fabrikate. Wenn wir die Unterstützung seitens des Staats nicht hätten, wären wir vollständig lahm gelegt, um so mehr, als unsere Nachbarstaaten in dieser Richtung das Aeußerste leisten. Die russische Regierung begünstigt die inländischen Fabrikationen in außerordentlicher Weise und der österreichische Staat verbietet seinen inländischen Eisenbahnen, mit Ausnahme der drei größeren von ihm unabhängigeren Linien, im Auslande etwas zu kaufen. Wir können nichts mehr an österreichische Eisenbahnen liefern, und nach Rußland ist es jetzt durch den hohen Zollsatz und die das Inland begünstigenden Maßregeln der Regierung fast bis zur Unmöglichkeit erschwert.

Herr **Stumm**: Sie würden der Ansicht sein, daß die Bevorzugung der landwirthschaftlichen Maschinen, die aus dem Auslande kommen, wie sie in der deutschen Landwirthschaft ja vielfach stattfindet, auch nur auf ein Vorurtheil zurückzuführen ist?

Herr **Hartmann**: Ich möchte meine letzte Bemerkung nicht auf die landwirthschaftlichen Maschinen ausdehnen, soweit ich Kenntniß davon habe. Ich habe vorhin nur bemerkt, daß die Fabrikation sehr großer landwirthschaftlicher Maschinen zunächst in Deutschland nicht erfolgt, aber daß auch sie wohl ausführbar sei. Ich habe gehört, daß die englischen und amerikanischen landwirthschaftlichen Maschinen ganz vorzüglich sein sollen; aber ich bezog meine fragliche Bemerkung mehr auf die Spinnerei- und Webereibesitzer, welche, wenn sie Maschinen kaufen, immer noch mit Vorliebe an das Ausland sich wenden.

Frage 12:

In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Ich bin der Ueberzeugung, daß wir dann überhaupt selbst uns nicht einmal mehr den Bedarf des Heimathsstaates sichern könnten.

Frage 13:

Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Bei dem großen Absatz und der dadurch ermöglichten Massenfabrikation halte ich es nicht für unwahrscheinlich, daß das Ausland die Verkaufspreise noch weiter herabsetzen könnte.

Frage 14:

In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Wir würden nicht in der Lage sein, nur noch einen Schritt weiter, als wir bereits gegangen sind, zu folgen.

Frage 15:

Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies eventuell bisher nicht geschehen?

Wesentliche Betriebsverbesserungen sind speziell in Bezug auf unser Werk in den letzten Jahren nicht gemacht worden. Es sind unsererseits wohl auch Verbesserungen erfolgt, einzelne neue Maschinen und Vorrichtungen aufgestellt worden, um immer billiger zu arbeiten, indessen eine bedeutende Betriebsverbesserung ist nicht nothwendig gewesen.

Anlangend die Frage: weshalb ist das Alles bisher nicht geschehen? so ist zu erwidern, daß, soweit sich Bedürfnisse herausgestellt haben, sie in entsprechender Weise befriedigt werden.

Frage 16:

Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

Meines Wissens sind wesentliche Neubauten und Anlagen und wesentliche Verbesserungen im Maschinenbau nicht erfolgt. Wenn ich aber unter die konkurrirenden Länder Rußland mitrechnen darf, welches uns auf dem eigenen Markte, in Rußland, Konkurrenz macht, so sind dort wesentliche Verbesserungen erfolgt. Es giebt verschiedene große Lokomotivenfabriken, die sich in den letzten Jahren in Rußland sehr gut eingerichtet haben, und alle haben Verbesserungen eintreten lassen, um uns, unterstützt durch in Folge des Darniederliegens der deutschen Industrie von hier ausgewanderte Arbeiter, das Feld zu nehmen.

Herr **v. Schloer**: Es würde sich nur darum handeln, ob diese neuen Maschinenfabriken bessere Einrichtungen haben als Sie?

(Wird verneint.)

Also in Bezug auf technische Vollkommenheit der Fabrikation sind Sie der Ansicht, daß die deutschen Etablissements ganz gleichen Schritt halten mit allen übrigen in den mit Ihnen konkurrirenden Ländern?

Herr **Hartmann**: Vollständig.

Frage 17:

Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Nein, in keiner Weise; wir haben nur in Folge der Aufhebung der Zollermäßigung nachweislich weniger Arbeit gehabt, so daß ein günstiger Einfluß auf die Selbstkosten dadurch nicht entstanden ist

Vorsitzender: Sie haben dadurch Rohmaterialien billiger bekommen?

Herr **Hartmann**: Das ist wohl kaum thatsächlich. Der Zoll ist zwar aufgehoben; es hat sich aber doch nicht fühlbar gemacht, daß wir deshalb billiger kauften.

Frage 18:

Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Bei uns nicht.

Frage 19:

Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Einen Aufschwung des deutschen gewerblichen Lebens halte ich für vollständig unmöglich, wenn nicht Zölle vorher eingeführt werden; denn wenn wir nur den geringsten Mehrbedarf zeigten, so würden wir in demselben Verhältnisse sofort das Ausland mit seiner Ueberproduktion nur noch mehr heranziehen. Ich halte es für vollständig undenkbar, daß sich das gewerbliche Leben ohne Zollschutz heben kann, der Produktionsüberschuß der konkurrirenden Länder ist so bedeutend, daß sie selbst erhöhten Bedarf auch ferner zu unserem Nachtheile decken würden.

Vorsitzender: Es würde sich allerdings nicht allein um die Hebung der Eisenindustrie, sondern auch der übrigen Industrien handeln. Sie meinen, daß dann sofort das Ausland käme und Alles abnähme?

(Wird bejaht.)

Herr **Meier**: Wenn nun im Auslande die Industrie sich heben würde, würde das doch der Fall sein?

(Wird bejaht.)

Herr **v. Schloer**: Vielleicht könnten Sie unter diese Frage auch den Fall subsumiren: wenn alle übrigen Industriezweige in Deutschland eines Aufschwungs sich zu erfreuen hätten, würde dieser Aufschwung günstig oder ungünstig auf die Eisenindustrie zurückwirken, wenn dieselbe in ihrer bisherigen Lage verbleiben würde. Wenn also z. B. dadurch, daß andere Industriezweige sehr schwunghaft betrieben würden und die Kohlenkonsumtion derselben zunähme, während die Eisenindustrie in ihrer jetzigen Lage verbliebe, — glauben Sie, daß dies günstig oder ungünstig auf die letztere wirken würde?

Herr **Hartmann**: Ein allgemeiner Aufschwung würde günstig wirken, so lange die ausländische Konkurrenz nicht den Mehrbedarf wieder mit decken helfen kann.

Herr **v. Schloer**: Wenn aber die ausländische Konkurrenz nach wie vor im Felde bleibt, dann würde die günstige Wirkung wohl nicht eintreten?

Herr **Hartmann**: Dann würde sie nicht eintreten

III.

Die deutsche Eisenindustrie auf auswärtigem Markte und der Einfluß ausländischer Zollsätze.

Frage 1:

Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

Von den meisten unserer Nachbarwerke wird der Export betrieben und speziell von dem unsrigen Werke seit mehreren Jahren mit ganz besonderer Anstrengung das Möglichste geleistet. Wir sind so weit gegangen, daß wir Ingenieure nach Japan und nach China entsendet haben, um dort wenigstens mit zu den ersten deutschen Firmen zu gehören, welche Aufträge auf Maschinen erlangen. Ich habe eine statistische Zusammenstellung von den Jahren 1876/77 und 1877/78, aus welcher hervorgeht, daß wir im Jahre 1877/78 nur 37 pCt. von unsrer Produktion im Inlande haben lassen können; ich sage ausdrücklich „lassen können", weil wir in Folge des größeren Importes des Auslandes nach dem schutzlos preisgegebenen heimischen Markt nicht mehr absetzen konnten, trotz der größten Anstrengung. Die übrigen Erzeugnisse sind ins Ausland gegangen und es hat der Export nach Rußland von im Jahre 1876/77: $16_{,43}$ pCt., auf $47_{,74}$ pCt. von unserer Produktion im Jahre 1877/78 sich erhöht durch den Kriegsbedarf und den für vergangenes Jahr gemachten einigermaßen günstigen Anschluß herbeigeführt. Wir exportirten früher viel nach Oesterreich, doch ist dieser Export auf ein Minimum heruntergegangen. Die Türkei hat uns in den letzten Jahren Nichts abgenommen. In diesem Jahre haben wir die erste komplette Fabrikeinrichtung nach China geliefert und hoffen auch dieses Land zu unseren Abnehmern in Zukunft rechnen zu können. Tabelle 7 giebt weitere Auskunft über unsern Export.

(Herr v. Schloer übernimmt den Vorsitz.)

Fakturenwerth ausgehender Güter. Tabelle 7.

	1876/77. ℳ.	1876/77. pCt.	1877/78. ℳ.	1877/78. pCt.
Deutschland	2 692 732	*52,39*	2 283 352	*37,18*
Oesterreich	82 977	*1,61*	146 512	*2,39*
Schweiz	300 446	*5,85*	1 080	*0,02*
Italien	63 019	*1,23*	103 710	*1,69*
Spanien	323 935	*6,31*	418 743	*6,82*
Türkei	4 518	*0,09*	—	—
Schweden	226 188	*4,40*	16 014	*0,26*
Dänemark	23 242	*0,45*	31 192	*0,50*
England	20 442	*0,40*	11 236	*0,18*
Frankreich	—	—	455	*0,01*
Rußland	844 498	*16,43*	2 931 309	*47,74*
Holland und Belgien	63 198	*1,23*	63 907	*1,04*
Australien	9 800	*0,19*	1 100	*0,02*
Japan	483 960	*9,42*	132 242	*2,15*
	5 138 955		6 140 852	

Herr **v. Schloer**: Sie würden wohl nach den eben gemachten Mittheilungen zu

Frage 2:

Nach welchen Gegenden, in welchen Produkten und Quantitäten ist dies der Fall?

keine weiteren thatsächlichen Angaben zu machen haben?

(Wird verneint.)

Frage 3:

In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen?

Herr **Hartmann**: Ich habe darüber eine statistische Zusammenstellung leider nicht zur Hand, es hat aber gegenwärtig gegenüber den ersten Jahren der Export zugenommen, weil wir 1870—1873 auf den Export nicht angewiesen waren in der Weise wie jetzt, da wir den einheimischen Markt besaßen.

Frage 4:

Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der dortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

Der deutsche Export wird durch das konkurrirende Ausland außerordentlich erschwert, einestheils durch die, wie früher erwähnt, billigeren Materialien und dann durch die günstigeren Frachtverhältnisse. Ein weiterer Faktor ist der, daß zu wenig Unternehmungen mit deutschem Kapital im Auslande existiren und daß wir keine Kolonien besitzen. Ich habe bei meinen Reisen im Auslande, in Spanien z. B. gefunden, daß bei den Eisenbahnen französische und englische Ingenieure fungiren. Der Sitz der Kompagnien selbst ist zum Theil in Paris, zum Theil in London. Selbstverständlich begünstigen diese Ingenieure und diese Verwaltungen in ihren patriotischen Gefühlen die einheimischen Werke. Bei Submissionen, welche die spanische Südbahn und die spanisch-französische Bahn ausgeschrieben hatten, habe ich große Anstrengungen gemacht, und es ist mir auch gelungen, zur Konkurrenz zugezogen zu werden, aber es war doch kein Geschäft zu erzielen. Lassen englische Bahnverwaltungen uns zur Konkurrenz zu, so wird uns von vornherein ein Erfolg dadurch abgeschnitten, daß man die Verwendung englischer Materialien bedingt. Diese Umstände und ähnliche machen den deutschen Export nach diesen Ländern fast zur Unmöglichkeit.

Frage 5:

Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beinträchtigt werden?

Frage 6:

Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden?

Ich habe nirgends gefunden, daß durch die Aufhebung der Zölle der Export in für uns lohnender Weise gesteigert ist; eine Beeinträchtigung würde bei Wiedereinführung der Zölle nicht stattfinden, wenn beim Export eingeführter Materialien eine allgemeine Zollrückvergütung gewährt wird.

Vorsitzender: Sie würden auch keine Maßregel anzugeben haben, um die Nachtheile auszugleichen?

(Wird verneint.)

Herr **Hartmann**: Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Ja. Wenn das Ausland seine Zölle aufheben wollte, brauchten wir auch keine Zölle. Ich wenigstens würde dann nicht weiter für Zölle plaidiren. Wir sind nur durch die hohen Zollsätze behindert, ins Ausland zu gehen, wo wir sonst ja konkurrenzfähig wären.

Frage 8:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Dasselbe Ziel würde sich wohl nicht erreichen lassen, dahingegen würden wir immerhin gewisse Vortheile durch Verkehrserleichterungen erlangen, z. B. durch Anlage von Kanälen, Sekundärbahnen und Einführung von Reformen im Eisenbahnwesen. Ich komme aber immer wieder darauf, daß unsere Schwierigkeit, mit dem Auslande zu konkurriren, hauptsächlich in den Hindernissen liegt, die wir noch zu überwinden haben, bis wir auf demselben Punkte angekommen sind, auf welchem das Ausland sich befindet.

Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

Ich habe darüber oben schon mich ausgesprochen. Für uns ist ein bemerkbarer Einfluß dieser Ausfuhrprämie bezüglich des Inlandes nicht vorhanden, das liegt aber wohl darin, daß wir so weit von der französischen Grenze entfernt sind. Wo wir aber im Auslande (z. B. Spanien, Italien) mit Frankreich konkurriren, glaube ich doch die begünstigende Wirkung empfunden zu haben.

Vorsitzender: Eine ähnliche Einrichtung in Oesterreich ist Ihnen nicht bekannt?

Herr **Hartmann**: Nein!

Frage 10:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

Darüber habe ich keine Kenntniß, ich weiß nicht, welcher Einfluß da stattfinden sollte.

Vorsitzender: Wir würden, wenn weiter keine Bemerkungen zu machen sind, zum folgenden Abschnitt übergehen:

IV.

Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Frage 1:

Erfordert die Fortexistenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Herr **Hartmann**: Ich bin davon überzeugt, daß die deutsche Eisenindustrie zu ihrer Fortexistenz der Wiedereinführung von Eisenzöllen bedarf.

Frage 2:

Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Ja.

Frage 3:

Wie hoch müssen anderenfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Ich erlaube mir, hier die betreffenden Vorschläge zu überreichen.

Tabelle 8.

Vorgeschlagene Zollsätze pro Zentner:

	Minimum.	Maximum.
Roheisen	0,30 M.	0,40 M.
Stabeisen, Stahl	1,00 „	1,20 „
Bleche über 3 mm Stärke	1,25 „	1,50 „
Bleche unter 3 mm Stärke	2,00 „	2,50 „
Schmiedeiserne Röhren	2,00 „	2,00 „
Grobe Eisenwaaren	1,50 „	2,00 „
Geschmiedete Maschinentheile	1,50 „	2,00 „
Tender und Dampfkessel	2,00 „	2,50 „
Maschinen, vorwiegend aus Holz	2,00 „	2,50 „
Maschinen, vorwiegend aus Gußeisen	3,00 „	4,00 „
Maschinen, vorwiegend aus Schmiedeisen oder Stahl, Lokomotiven, Lokomobilen, auch Maschinen zur Vorbereitung zum Spinnen, Zwirnen, Weben, zum Stricken, Sticken, Wirken, Nähen, desgl. Maschinen zum Appretiren der Textilstoffe	4,00 M.	6,00 M.

Das würden die Zölle sein, die speziell für uns Interesse haben.

Ich will mir jetzt noch gestatten, eine andere Zusammenstellung zu übergeben; es sind das die Zollsätze, die die Nachbarstaaten von Maschinen erheben. Diese Zollsätze sind so enorm hoch, daß wir dadurch genöthigt sind, nach dem Auslande mit Verlust zu verkaufen, wenn wir Arbeit heranziehen wollen.

Es erheben an Zoll:

Tabelle 9.

	Rußland	Frankreich	Italien	Schweiz	Oesterreich	Belgien	
	M.	M.	M.	M.	M.	M.	
für Lokomotiven	24,38	8,00	6,40	3,20	8,00	4,80	pro 100 kg
„ Tender	9,80	6,40	4,80	3,20	8,00	4,80	„
„ Werkzeugmaschinen	5,88	4,80	3,20	3,20	5,33	3,20	„
„ Dampfmaschinen	5,88	4,80	4,80	3,20	5,33	3,20	„

Herr **Stumm**: Sie haben in Ihren Zollvorschlägen die Wiedereinführung der Trennung zwischen Maschinen, die überwiegend aus Schmiedeisen, und Maschinen, die überwiegend aus Gußeisen hergestellt sind, beantragt. Welchen Zollsatz haben Sie für Gußwaaren vorgeschlagen?

Vorsitzender: Für grobe Eisenwaaren 1,50 bis 2 M.

Herr **Stumm**: Würden Sie darunter grobe Gußwaaren verstehen, beispielsweise Röhren?

Herr **Hartmann**: Ich weiß nicht, ich habe für grobe Gußwaaren kein Interesse.

Herr **Stumm**: Die meisten Sachverständigen haben für ganz grobe Gußwaaren denselben Zollsatz vorgeschlagen wie für Stabeisen. Würde das nun adoptirt, so würde der Grund fortfallen, die Maschinen, die aus Schmiedeisen, und die Maschinen, die aus Gußeisen gemacht sind, zu trennen. Würden Sie nun Werth darauf legen, daß eine solche Trennung trotzdem bei uns eingeführt wird, und würden Sie nicht glauben, daß es für die Zollbeamten, für die Kontrole schwierig ist, eine solche Trennung überall durchzuführen?

Herr **Hartmann**: Ich glaube nicht, daß das Schwierigkeiten hat.

Herr **Stumm**: Sie würden also Werth darauf legen, daß eine Trennung für Maschinen eingeführt wird?

Herr **Hartmann**: Ja!

Frage 4:

Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:

a) für die Eisenindustrie selbst,

b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

Ich glaube, der Vortheil zunächst für die Eisenindustrie selbst, daß sie wieder aufathmen und sich der Produktion mehr hingeben kann. Ebenso wird sich auch der Handel heben. Wenn der Handel durch die Aufhebung der deutschen Zölle jetzt in der Lage ist, ausländisches Eisen beziehen zu können, so hat er davon doch keinen Vortheil, weil zufolge des Darniederliegens der deutschen Industrie es ihm an Käufern mangelt. Was die Transportverhältnisse anlangt, unter denen die Eisenbahnen bei den gegenwärtigen Zeitverhältnissen zu leiden haben, so sind dieselben bekannt. Auch diese würden sich nur verbessern können, wenn die deutsche Industrie neuem Leben zugeführt würde, denn die großen Quantitäten an Rohstoff überragen an Gewicht die importirten fertigen Waaren wenigstens um das Sechs- bis Siebenfache. Auch wir würden wieder Arbeit bekommen und dann gern eventuell das Material etwas theurer bezahlen.

Frage 5:

Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Ich glaube, daß die Eisenindustrie dadurch unterstützt werden kann, daß der Staat den Ausbau eines Kanalsystems, sowie die Anlage von Sekundärbahnen in die Hand nimmt. Damit würde einestheils Arbeit in die Werke kommen und anderntheils die Zufuhr der Rohstoffe und Abfuhr der Fabrikate erleichtert werden.

Herr **v. Schloer**: Sie haben Kanäle als Mittel bezeichnet, das der deutschen Eisenindustrie wesentlich zu Gute kommen könnte. Glauben Sie nun, daß ein Kanalsystem in Deutschland einer solchen Ausdehnung fähig wäre, daß es in dem größeren Theil des deutschen Reichs dem Verkehr förderlich sein könnte?

Herr **Hartmann**: Wir haben große Wasseradern, aus denen die Kanäle gespeist werden können. Das einzige Bedenken würde sein, daß der Verkehr zu Wasser im Winter lahm gelegt wird, daß ist aber nicht so schlimm; wenn die Kanäle 9—10 Monate benutzt werden können, so ist das schon ein großer Vortheil. Für den größeren Theil Sachsens wird die Anlage von Kanälen, in Folge der Terrainverhältnisse unthunlich bleiben.

Aber die Verbindung nach Westfalen, nach der Weser ist sehr wichtig, das wissen ja die Herren; ich halte sie gerade für den Massentransport von Kohlen und Erzen für nothwendig.

Vorsitzender: Würden Sie es für wesentlich halten, wenn die Verbindung mit dem Meere durch Kanäle hergestellt würde? — ich meine, würden Sie eine süd-nördliche Kanalisirung für vortheilhafter halten, als eine west-östliche?

Herr **Hartmann**: Ich glaube kaum, daß es für den nördlichen Theil Deutschlands einer weitern Verbindung mit dem Süden bedürfen wird. Bei dem großen Kohlenreichthum Deutschlands, der sich auch zum Export eignen dürfte, würde eine west-östliche Kanalisation die Erreichung des Meeres an verschiedenen Stellen durch die von Süd nach Nord gehenden Flüsse wesentlich erleichtern und gleichzeitig für den Absatz innerhalb Deutschlands von großem Vortheil sein.

Frage 6:

Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Zum Theil wohl, aber nicht vollkommen.

V.

Statistik.

Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen und event. welche?

Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Insofern als aus der Statistik nicht ersichtlich ist, welche Waaren das Deutsche Reich nur durchlaufen. Der Import und Export umfaßt zugleich Transitgut.

Herr **Huber**: Würden Sie ein Mittel angeben können, wie diesem Fehler abgeholfen werden könnte?

(Wird verneint.)

Vorsitzender: Würden Sie vielleicht das Gesetz, welches in der vorigen Session dem Reichstag vorgelegt war, als ein solches Mittel betrachten, das Gesetz, in welchem eine Erhebungsgebühr vorgeschlagen war für die Registrirung der ein- und ausgehenden Waaren?

Herr **Hartmann**: Das würde ein Mittel sein, die Sache durchzuführen.

Vorsitzender: Würden Sie es auch nicht für eine Benachtheiligung der Industrie halten?

Herr **Hartmann**: Es würde, sobald die Gebühren nur die entstehenden, jedenfalls geringen Kosten decken sollen, immer doch die nothwendige Klarstellung geben, was vom Import bezw. Export im Lande bleibt.

Vorsitzender: Ist sonst noch eine Frage an den Herrn Sachverständigen zu stellen?

(Geschieht nicht.)

Dann kann ich Ihre Vernehmung schließen und danke Ihnen Namens der Kommission.

(Schluß 12 Uhr 30 Minuten.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Achtunddreißigste Vernehmung

am

26. November 1878

(Nachmittag 12 Uhr 45 Minuten).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender,
" Geh. Ober-Regierungsrath Huber,
" Königl. Bayr. Staatsrath von Schloer,
" Geh. Kommerzienrath Stumm,
" H. H. Meier,
" Geh. Bergrath Dr. Wedding.
Sachverständiger: Herr Hüttendirektor Bergrath Webers zu Ilsenburg.

(Fragebogen A.)

Vorsitzender: Wir haben den Herrn Direktor Bergrath Webers von der Ilsenburger Hütte heute zu hören. Ich würde bitten, daß Sie die Güte haben, uns mitzutheilen, womit sich das Werk, dem Sie vorstehen, vorzugsweise beschäftigt.

Herr **Webers:** Die Hüttenwerke in Ilsenburg umfassen eine Gießerei nebst Holzkohlenhochofen, sodann eine Maschinenfabrik, ein kleines Walzwerk und endlich einige Werke, welche sich mit der weiteren Verarbeitung von Erzen befassen. Wir fabriziren auf den letzteren Axen, Ketten, Blankschmiedwaaren, Schienennägel und Draht.

Vorsitzender: Wo beziehen Sie Ihr Rohmaterial her?

Herr **Webers:** Wir stellen Holzkohlenroheisen aus eigenen Erzen dar und beziehen für das Walzwerk Kohlen aus Westfalen und altes Eisen aus der Umgegend. Wir puddeln nicht, sondern fabriziren nur Stabeisen aus altem Eisen, besonders aus alten Eisenbahnschienen und aus Schmiedschrot.

Herr **Stumm:** Im Frischfeuer oder in einem Schrotschweißofen?

Herr **Webers:** In einem Schrotpuddelofen und in einem Schweißofen. Frischfeuer haben wir gar nicht mehr.

Herr **Huber:** Wieviel Arbeiter haben Sie?

Herr **Webers:** Wir beschäftigen zwischen 500 bis 600 Arbeiter.

Herr **Stumm:** Das bezieht sich Alles auf Ilsenburg. Ueber die Magdeburger Anlage wollen Sie uns keine Mittheilung machen?

Herr **Webers:** Die gräfliche Maschinenfabrik in Magdeburg steht nicht unter Leitung der Ilsenburger Faktorei. Beide getrennte Verwaltungen stehen unter der gräflichen Kammer in Wernigerode. Soweit ich dazu im Stande bin, bin ich gern bereit auch über die Magdeburger Fabrik Auskunft zu geben, welche sich übrigens zumeist mit der Fabrikation ähnlicher maschinellen Einrichtungen befaßt, wie die Ilsenburger Maschinenfabrik.

Vorsitzender: Wir können uns auf Ilsenburg beschränken.

Wir würden in den Fragebogen A. eintreten.

I.

Wirthschaftliche Lage der deutschen Eisenindustrie an und für sich und mit Rücksicht auf die Produktionsverhältnisse des Auslandes.

a. Selbstkosten.

Frage 1:

Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Herr **Webers:** Die Selbstkosten des Holzkohlenroheisens stellen sich zwischen 90 und 100 *M.* pro Tonne. Das Genauere und eine Aufstellung der Selbstkosten aus den Jahren 1869 und 1873 ergibt die hiermit überreichte Tabelle (s. umstehend).

Selbstkosten
des auf den Gräflich Stolberg-Wernigerodischen Hüttenwerken zu Ilsenburg produzirten Holzkohlen-Roheisens.
pro 1000 Kilo.

Im Jahre	Erze. M.	₰	Holzkohlen. M.	₰	Aufgegebenes Eisen. M.	₰	Kalk. M.	₰	Löhne. M.	₰	Generalspesen. M.	₰	Gesammtkosten. M.	₰	Bemerkungen.
1869.	22	75	51	54	7	65	0	34	5	83	6	49	94	59	Ganze Produktion 1 817 237 kg.
1873.	22	06	42	87	8	69	0	08	7	27	17	25	98	22	= = 2 492 960,2 kg.

An den vorstehenden Selbstkosten waren betheiligt:

a) Erze:

1869:	Förderungskosten	18,75 M.
	Transport	4,00 =
		22,75 M.
1873:	Förderungskosten	18,26 M.
	Transport	3,80 =
		22,06 M.

b) Holzkohlen:

1869:	Gewinnungskosten	42,54 M.
	Transport	9,00 =
		51,54 M.
1873:	Gewinnungskosten	34,07 M.
	Transport	8,80 =
		42,87 M.

c) Löhne ꝛc.:

1869:	Beamtengehälter	0,33 M.
	Sonstige allgemeine Kosten	6,16 =
		6,49 M.
1873:	Beamtengehälter	0,25 M.
	Sonstige allgemeine Kosten	17,00 =
		17,25 M.

Herr **Stumm**: In welcher Weise werden die Holzpreise zwischen Ihnen und der gräflichen Forstverwaltung vereinbart?

Herr **Webers**: Es kommt eine freiwillige Vereinbarung meist leicht zu Stande. Sollte dies einmal nicht der Fall sein, so würde die gräfliche Kammer die Holzpreise bestimmen.

Herr **Stumm**: Bezahlen Sie denselben Preis, der auch im Verkauf erlöst wird, oder weniger?

Herr **Webers**: Wir verarbeiten Holzkohle, die aus Holz dargestellt ist, welches sonst unverkäuflich sein würde. Es gibt nämlich in den höheren Lagen im Harz viel Holz, welches durch seine Entfernung und die felsige Beschaffenheit des Terrains vom Verkehr abgeschnitten ist. Würden wir daraus nicht Holzkohle darstellen, so würde seine Verwerthung nicht möglich sein. Es würde eben dieses Holz im Walde verfaulen. Wir sind in der Lage gewesen, eine Zeit lang einen Holzkohlenofen nicht zu betreiben, weil die Absatzverhältnisse für Holz damals günstiger zu sein schienen. Es hat sich aber herausgestellt, daß ein gewisses Quantum Holz nothwendig in Holzkohle verwandelt werden mußte, um nicht die allgemeinen Holzpreise, welche ohnehin sehr niedrig sind, noch mehr zu drücken.

Der jetzige Forstzins, den wir der Forstverwaltung zahlen, beträgt fast genau ebensoviel, als an Werbungskosten von der Forstverwaltung aufzuwenden sind, so daß der letzteren ein Nutzen fast nicht übrig bleibt.

Herr **Stumm**: Wieviel ist das im Durchschnitt pro Raummeter?

Herr **Webers**: Oft beträgt der Durchschnitt nicht mehr als 1 M. 20 ₰ pro Raummeter.

Herr **Stumm**: Bis zu welcher Dimension aufwärts? Scheit ist wohl nicht dabei?

Herr **Webers**: Die Dimensionen sind je nach den Forstrevieren und Standorten verschieden. Auch Scheitholz kommt zur Verkohlung. Die Hauptmasse des Kohlholzes besteht aber aus „Stucken", d. h. ausgerodeten Wurzelenden, sowie aus Stangen-, Knüppel- und Astholz.

Herr **v. Schloer**: Wenn ich die Aeußerung des geehrten Herrn Sachverständigen richtig verstanden habe, so gilt bei Ihrer Verwaltung der Grundsatz, daß Sie dasjenige Holzmaterial, welches überhaupt marktgängig ist, dem Verkaufe unterstellen und nur jene Sortimente Holz, welche vermöge des Gewinnortes oder aus sonstigen Umständen nicht verwerthet werden können, in Kohle verwandeln, weil Sie es nur in dieser Form in den Verkehr bringen können, während Sie es im rohen Zustande nicht zu verwerthen in der Lage sind?

(Wird bejaht.)

Und Sie haben uns ferner bestätigt, daß die Preise, die Sie für Ihr Kohlholz bezahlen, wenig die Gewinnungskosten des Holzes übersteigen, so daß also der Nutzen, der eigentlich aus dieser Verwerthung des Kohlholzes dem Grundeigenthümer zugeht, auf ein Minimum reduzirt ist.

Herr **Webers**: Ja, dieser Nutzen ist auf ein fast verschwindendes Minimum reduzirt. Ich glaube hierbei nicht unerwähnt lassen zu dürfen, daß die Gräfliche Verwaltung bei diesem Verfahren wesentlich das Bedürfniß der Waldarbeiter nach ausreichender Beschäftigung im Auge hat.

Herr **v. Schloer**: Sie würden, wenn Sie dieses Holz nicht für die Köhlerei verwenden würden, überhaupt keinen Absatz oder wenigstens keinen lohnenden Absatz dafür haben?

Herr **Webers**: Ueberhaupt keinen. Es würde, wie ich bereits anführte, zum Theil im Walde verfaulen.

Herr **v. Schloer**: Sie gewinnen also dadurch, daß Sie dieses Holz verkohlen und dem Hüttenbetrieb zuwenden, indem Sie dadurch im Stande sind, Ihre Arbeiter zu beschäftigen, dem Holz wenigstens eine geringe Verwerthung zusichern, und endlich Sie dadurch in die Lage kommen, Ihre Etablissements zu betreiben, die Sie außerdem nicht zu betreiben in der Lage wären?

(Wird bejaht.)

Herr **Stumm**: Außerdem wohl auch noch dadurch, daß durch die Entfernung des Stockholzes der Waldboden verbessert wird?

Herr **v. Schloer**: Diese Frage dürfte auf ein anderes Gebiet fallen. Es ist ja überhaupt noch nicht entschieden, ob es für den Wald vortheilhafter ist, die Stöcke im Boden zu lassen oder herauszunehmen.

Herr **Meier**: Ihre Waldarbeiter sind zu gleicher Zeit auch Köhler?

Herr **Webers**: Zum Theil.

Vorsitzender: Ich vermisse in dieser Nachweisung die Selbstkosten für Roheisen, wie sie jetzt sind.

Herr **Webers**: Wir haben den Hochofen mehrere Jahre nicht mehr im Betriebe gehabt. Erst Mitte Oktober dieses Jahres haben wir ihn wieder angeblasen. Bei dieser kurzen Betriebsdauer kann ich neuere Selbstkosten noch nicht vorlegen. Jedoch gestatte ich mir, eine spezifizirte Aufstellung der Selbstkosten der Holzkohle hiermit zu überreichen.

Es kostet 1 cbm Kohlen

	ℳ	₰
an Forstzins	1 ℳ	82 ₰
" Fuhrlohn für Kohlholz im Winter	— "	85 "
" Fuhrlohn für Kohlholz im Sommer	— "	20 "
" Köhlerlohn	— "	88 "
" Kohlenfuhrlohn nach Ilsenburg . .	1 "	25 "
" Besoldungen	— "	26 "
" Wegebaukosten	— "	02 "
" Insgemein	— "	07 "
Summa:	5 ℳ	35 ₰

Die Gußwaaren stellten sich, wie aus folgender Tabelle hervorgeht, im Durchschnitt im Jahre 1869 auf 229 ℳ 68 ₰, im Jahre 1873 auf 250 ℳ 54 ₰ und vom 1. Jan. 1877 bis 30. Juni 1878 ebenfalls 250 ℳ 54 ₰.

Selbstkosten

der auf den Gräflich Stolberg-Wernigerodischen Hüttenwerken zu Ilsenburg produzirten Gußwaaren.

Pro 1000 Kilo.

Im Jahre	Eisenmaterial. ℳ	₰	Vom Hochofen übernommenes rohes Gußwerk. ℳ	₰	Koks für die Kupolöfen ℳ	₰	Löhne. ℳ	₰	Generalkosten. ℳ	₰	Gesammtkosten. ℳ	₰	Bemerkungen.
													Ganze Produktion
1869	17	50	90	—	1	50	46	50	75	18	229	68	1 232 819 kg
1873	68	06	52	68	7	77	54	41	58	30	250	54	2 480 171 "
1. Januar 1877. 30. Juni 1878.	81	24	—	—	7	76	72	45	89	09	250	54	1 782 602,5 "

Bei vorbenannten Selbstkosten waren betheiligt:

Im Jahre	Eisenmaterial mit				Koks mit				Generalkosten mit				Bemerkungen.
	Kosten des Materials		Transportkosten		Kosten des Materials		Transportkosten		Beamtengehälter		sonstige allg. Kosten		
	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	
1869	13	50	4	—	—	79	—	71	—	48	74	70	
1873	64	—	4	06	5	91	1	86	1	—	57	30	
1877/78	77	24	4	—	4	65	3	11	—	48	88	61	

Ueber die Selbstkosten des Stabeisens wird die ebenfalls hier überreichte Tabelle Aufschluß geben.

Selbstkosten

des auf den Gräflich Stolberg-Wernigerodischen Hüttenwerken zu Ilsenburg produzirten Stabeisens.

Pro 1 000 kg.

Im Jahre	Eisen-material. M.	₰	Steinkohlen. M.	₰	Löhne. M.	₰	General-kosten. M.	₰	Gesammt-kosten. M.	₰	Bemerkungen.
											Ganze Produktion.
1869	124	17	27	85	21	91	27	68	201	61	1 707 950 kg.
1873	204	52	37	72	26	47	34	21	302	92	2 521 673,5 "
1. Januar 1877 / 30. Juni 1878	81	20	16	47	14	17	38	80	150	64	3 098 978,5 "

Bei vorbenannten Selbstkosten waren betheiligt.

Im Jahre	Eisenmaterial mit				Steinkohlen mit				Genealkosten mit				Bemerkungen.
	Kosten des Materials. M.	₰	Transport-kosten. M.	₰	Kosten des Materials. M.	₰	Transport-kosten. M.	₰	Beamten-gehälter. M.	₰	der sonstigen allg. Kosten. M.	₰	
1869	114	42	9	75	10	45	17	40	1	20	26	48	
1873	189	52	15	00	26	02	11	70	0	83	33	38	
1. Januar 1877 / 30. Juni 1878.	67	55	13	65	5	97	10	50	1	08	37	72	

Herr **Stumm**: Sie haben bei den Köhlereiunkosten in Ihrer Tabelle angenommen, daß der Kubikmeter Kohle genau auf den Kubikmeter Holz geht?

Herr **Webers**: Nein, ungefähr $1^1/_2$ cbm Holz kommen auf 1 cbm Kohle.

Herr **v. Schloer**: Sie haben ein Ausbringen von ungefähr 66 pCt.? Ist das hauptsächlich hartes oder weiches Holz?

Herr **Webers**: Alles weiches Holz.

Herr **v. Schloer**: Hartes gar nicht?

Herr **Webers**: Nein.

Vorsitzender: Können Sie uns einen Ueberblick über die von Ihnen hergestellten Maschinen geben?

Herr **Webers**: Unsere Maschinenfabrik beschäftigt sich jetzt wesentlich mit der Einrichtung von Zuckerfabriken; jedoch werden auch mancherlei andere Maschinen gebaut.

Vorsitzender: Früher machten Sie doch wohl auch Bergwerksmaschinen?

Herr **Webers**: Ja, das war früher unsere wesentliche Fabrikation. Das Geschäft in den Bergwerksmaschinen und Gebläsemaschinen liegt aber sehr darnieder und wir haben uns in den letzten Jahren demgemäß mehr der Anfertigung von Maschinen zur Zuckerfabrikation zugewendet und sind auch einigermaßen damit beschäftigt worden, da die Zuckerindustriellen noch stets mit großem Eifer auf die Verbesserung ihrer Fabrikation bedacht sind und unsere örtliche Lage uns auf diesen Zweig hinweist.

Vorsitzender: Haben Sie da eine Uebersicht?

(Wird verneint.)

Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Herr **Webers**: Zur Frage 2 bemerke ich Folgendes.

Es besteht in unserer Nachbarschaft Koksroheisen-Industrie und die Selbstkosten von zweien dieser Werke möchte ich mir anzuführen erlauben. Es sind das die der Mathildenhütte bei Harzburg, welche einen Eisenstein aus der Liasformation verhüttet und mittels westfälischer Koks ein graues Gießereiroheisen dargestellt hat, welches den gebräuchlichen englischen Werken der Qualität nach wohl gleichsteht. Die Produktionskosten haben für dieses Eisen im Jahre 1876 etwa 60 M. pro Tonne betragen exkl. Verzinsung und Amortisation. Das Werk ist jetzt außer Betrieb.

Die andere Kokshochofenanlage, welche jedoch Erze aus den älteren, das Harzgebirge selbst bildenden Formationen verhüttet, ist die Blankenburger Anlage. Die Selbstkosten betrugen bei normalem Betriebe — heute ist das Werk ebenfalls außer Betrieb — etwa 61,71 M., ebenfalls exkl. Verzinsung und Amortisation. Auch diese Produktion war Gießereieisen von sehr guter Qualität, wovon wir uns durch eigene Verwendung in der Gießerei überzeugen konnten.

Das Thaler Walzwerk produzirte im verflossenen Jahre Stabeisen zum Durchschnittspreis von 119,78 M. pro Tonne, von welcher Summe der Preis des Roheisens 53 pCt., der Kohlen ab Zeche 9 pCt., die Transportkosten 22 pCt., die Arbeitslöhne 9 pCt. und die Generalkosten exkl. Zinsen und Amortisation 7 pCt. betrugen.

Frage 3:

Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:
die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate?
die Transportkosten derselben?
die Arbeitslöhne?
die allgemeinen Betriebs-, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

Ist bereits erledigt durch die überreichten Nachweisungen.

Frage 4:

Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien? Sind diese Beträge unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

Wir berechnen die Amortisation der Gebäude mit 1 $^1/_2$ pCt., die der inneren Einrichtung, der Maschinen u. s. w. mit 5 pCt. Wenn die letzteren aber den Charakter größerer Vergänglichkeit haben, so werden sie entweder ganz abgeschrieben oder in kürzerer Frist, wie von Fall zu Fall bestimmt wird, amortisirt. In obigen Aufstellungen unserer Selbstkosten sind wohl die Amortisationen, nicht aber die Zinsen des Anlagekapitals einbegriffen.

Frage 5:

Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

Geht bereits aus den Nachweisungen hervor.

Frage 6:

Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

Ich erlaube mir, hier eine Tabelle zu überreichen, aus welcher die Entwickelung des Anlagekapitals der Ilsenburger Werke hervorgeht.

Entwickelung
des Anlage-Kapitals bei den Gräflich Stolberg-Wernigerodischen Hüttenwerken zu Ilsenburg.

Angabe des	1869.	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877/78.
Anlage- und Betriebskapitals in Mark	2 025 969	2 101 303	2 158 286	2 280 473	2 557 528	2 488 449	2 385 235	2 335 741	2 310 438

Vorsitzender: Im Jahre 1869 sind 2 025 969 *M.* angegeben, die sich bis 1877, 1878 entwickelt haben auf 2 310 438 *M.*

Herr **Meier**: Was ist Alles in dieser Summe inbegriffen? Alles was überhaupt dazu gehört, Verkaufshallen, Büreaus u. s. w.?

Herr **Webers**: Ja, sämmtliche Realitäten, die in Ilsenburg liegen und ein mäßiger Werth für die Erzgruben.

Vorsitzender: Frage 7:

Steckt Gründergewinn darin, event. in welchem Maße?

Fällt fort.

Frage 8:

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Herr **Webers**: Roheisen kann in England erheblich billiger hergestellt werden, wie am Harz und zwar die Cleveland-Qualität zu etwa 37,$_{50}$ *M.* für gemischte Nummern — und das schottische Eisen ca. 50 *M.*, während die Herstellungskosten im Harz 60 *M.* und darüber betragen.

Herr **Huber**: Sie verstehen unter konkurrirendem Ausland blos England?

Herr **Webers**: Für Roheisen nur England.

Vorsitzender:

b. Arbeiterverhältnisse.

Frage 1:

Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

Herr **Webers**: Die Bevölkerung leidet entschieden Mangel an Arbeit. Wir haben Steinbrüche auf Pflastersteine und Granit eröffnen müssen, um dem Bedürfniß nach Arbeit Rechnung zu tragen.

Vorsitzender: Frage 2:

Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

Herr **Webers**: Entlassen sind Arbeiter nicht worden; wir sollen überhaupt nach Möglichkeit den Arbeitern, wenn sie keine eigentliche Berg- oder Hüttenarbeit verrichten können, eine andere Arbeit zuwenden. Wir sorgen dann nach Möglichkeit für eine andere Beschäftigung.

Vorsitzender: Frage 3:

Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

Herr **Webers**: Ich erlaube mir eine Tabelle zu übergeben, woraus die Durchschnittslöhne der gräflichen Arbeiter seit jener Zeit erhellen.

(Die hierher gehörende Tabelle siehe umstehend.)

Vorsitzender: Die Tabelle erstreckt sich auf die Jahre 1860, 1864, 1867, 1869, 1871, 1873, 1874, 1875, 1876, 1877.

Herr **Webers**: Ich überreiche ferner eine Tabelle über die Entwickelung der gesammten Lohnbeträge pro Mann und Jahr.

(Die hierher gehörende Tabelle siehe ebenfalls umstehend.)

Vorsitzender: Frage 4:

Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

Uebersicht
der Durchschnittslöhne der Gräflichen Arbeiter auf den Hüttenwerken zu Ilsenburg.

Benennung der Arbeiterkategorien.	Durchschnittslohn pro Mann und Tag.									
	Im Jahre 1860.	Im Jahre 1864.	Im Jahre 1867.	Im Jahre 1869.	Im Jahre 1871.	Im Jahre 1873.	Im Jahre 1874.	Im Jahre 1875.	Im Jahre 1876.	Im Jahre 1877.
	M.	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*
a. Gießereiarbeiter.										
Für die Former und Putzer	1,35	1,87	1,62	2,34	2,46	2,49	2,40	2,46	2,73	2,88
" " Schlosser	1,50	1,46	1,51	2,26	2,02	2,50	2,71	2,75	3,12	2,87
" " Tischler	1,50	1,52	1,42	1,98	2,28	2,42	2,84	2,46	2,75	2,70
" " Tagelöhner	0,90	1,00	1,00	1,63	1,61	1,94	2,17	2,22	2,70	2,06
" " Eisenvoigte	2,25	2,25	2,50	2,50	2,50	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50
" " Aufseher	1,62	2,00	2,25	2,25	2,50	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
b. Arbeiter der Maschinenfabrik.										
Für die Schlosser	1,74	2,02	2,04	2,35	2,25	2,61	2,47	2,46	2,32	2,30
" " Schmiede	1,70	1,85	1,75	2,00	2,02	2,60	2,97	3,05	3,13	3,13
" " Dreher	1,70	1,81	1,78	1,95	2,19	2,43	2,81	2,60	2,88	2,42
" " Tischler	1,60	1,79	1,85	2,16	3,08	3,30	2,47	2,72	3,16	3,26
c. Arbeiter des Walzwerks.										
Für die Walzwerksarbeiter	1,41	1,40	1,93	2,35	2,01	2,44	2,57	2,73	2,73	3,07
d. Köhlereiarbeiter.										
Für die Köhlermeister	2,51	2,45	2,56	2,55	2,80	3,47	3,73	3,77	3,74	—
" " Köhlerknechte	0,97	0,97	1,00	1,04	1,14	1,78	1,72	2,10	2,18	—
e. Arbeiter des Eisensteinbergbaues.										
Für die Bergleute	1,56	1,69	1,77	1,72	1,80	2,71	2,51	2,40	2,42	2,15

Entwicklung
der Gesammt-Lohnbeträge und der Arbeiterzahl auf den Gräflich Stolberg-Wernigerodischen Hüttenwerken zu Ilsenburg.

Angabe der	1869.	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877/78.
Gesammtlohnbeträge in Mark . .	301 500	340 800	375 600	449 070	534 834	575 395	562 489	464 016	406 556
Arbeiterzahl	421	481	498	573	679	697	669	598	544
Demnach durchschnittlich pro Mann und Jahr in Mark	716	708,5	754	784	788	825,5	841	776	734

Herr **Webers**: Die Löhne können nicht herabgesetzt werden, denn nach Ausweis der hiermit ebenfalls überreichten Tabelle reichen sie zur Bestreitung wirklicher Bedürfnisse kaum aus; eine Erhöhung erheischen sie auch nicht, sondern sie sind, wie sie sein müssen.

(Die hierher gehörende Tabelle siehe nebenstehend.)

Vorsitzender: Das sind die Jahreslöhne?

Herr **Webers**: Ja. Die Jahreseinnahme und das Budget von Arbeiterfamilien verschiedener Betriebszweige.

Vorsitzender: Frage 5:

Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

Herr **Webers**: Sie würde die Leute in Noth stürzen.

Vorsitzender: Frage 6:

Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Löhnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Herr **Webers**: Es sind bei uns solche Erhöhungen nicht in dem Maße vorgekommen, daß von denselben ein Einfluß hätte beobachtet werden können; nur ist nicht zu verkennen gewesen, daß bei jungen Arbeitern die reichlichen Löhne schädlich sowohl auf die Moralität als auf die Arbeitsleistung einwirkten.

Vorsitzender: Frage 7:

Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

Uebersicht

der Einnahmen und Ausgaben von Familien der Hütten- und Bergarbeiter, von denen im Allgemeinen angenommen werden kann, daß sie aus Mann, Frau und 3 unerwachsenen Kindern bestehen.

	Jahres-Einnahme						Bemerkungen.
	der Männer.	der Frauen.	der Kinder über 14 Jahren	der Kinder unter 14 Jahren	sonstige Einnahmen.	Summa.	
	M.	M.	M.	M.	M.	M.	
I. Hüttenarbeiter.							
1. Gießereiarbeiter	900	—	—	—	337	1237	Nebeneinnahme aus Vogelhecken, Ackerbau, Milch, Ziegenfelle ꝛc.
2. Tagelöhner auf der Gießerei . .	720	—	—	—	—	720	
3. Maschinenarbeiter	848	55	—	—	62	965	
4. Puddler, Schweißer, Walzer . .	920	50	90	—	—	1060	
5. Walzwerks-Tagelöhner	600	100	90	—	—	790	
6. Arbeiter der oberen Werke . .	895	38	20	20	—	973	
Durchschnittlich pro Hausstand . .	814	61	66	20	200	957	
II. Bergarbeiter.	670	—	—	—	—	670	

	Jahres-Ausgaben										Bemerkungen.
	für Nahrung.	für Kleidung.	für Wohnung.	für Beleuchtung und Heizung.	für Geräthe.	für Kirche u. Schule.	für Steuern und sonstige Abgaben.	Für Kranken- und Pensionskassen.	Für sonstige persönliche Bedürfnisse.	Summa.	
	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	
I. Hüttenarbeiter.											
1. Gießereiarbeiter	670	240	72	69	15	10	30	30	83	1219	+ 18.
2. Tagelöhner auf der Gießerei . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ausgaben nicht angegeben.
3. Maschinenarbeiter	508	198	68	65	26	8	24	32	44	973	— 8.
4. Puddler, Schweißer, Walzer . .	710	150	60	30	20	12	22	30	20	1054	+ 6.
5. Walzwerks-Tagelöhner	560	120	48	30	15	12	16	30	15	846	— 56.
6. Arbeiter der oberen Werke . .	512	240	60	56	20	12	10	33	30	973	—
Durchschnittlich pro Hausstand . .	592	189	61	50	19	11	20	31	38	1013	— 56.
II. Bergarbeiter.	580	150	54	49	10	4	8	49	12	916	— 246.

Herr **Webers**: In unserer nächsten Umgebung bisher wenig; bei unserer eigenen Arbeiterschaft gar nicht. In den benachbarten braunschweigischen Distrikten ist eine Agitation sehr bemerkbar, welche von der Stadt Braunschweig aus unterhalten wird.

Vorsitzender: Frage 8:

Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

Herr **Webers**: Das Verhältniß der Arbeitslöhne zur geleisteten Arbeit ist im Ganzen ungünstiger, als im konkurrirenden Auslande, jedoch wird der Unterschied nicht sehr groß sein.

Vorsitzender: Frage 9:

Sind die Arbeitslöhne einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

Herr **Webers**: Die Löhne sind speziell in England einer Ermäßigung fähiger als in Deutschland, denn die Arbeiter leben in England besser als unsere Arbeiter.

Herr **Stumm**: Warum glauben Sie, daß Ihre Löhne einer Ermäßigung nicht fähig sind? Ich möchte Sie darauf aufmerksam machen, daß aus den Tabellen hervorgeht, daß Ihre Löhne durchschnittlich — ich meine nicht den Durchschnitt aller Arbeiter, ich meine den Durchschnitt vieler Kategorien — höher stehen, als 1873, diese Löhne haben sich seit 1873 bis jetzt erhöht. Aus welchen Gründen ist dies geschehen?

Herr **Webers**: Die Preise der Lebensmittel wirken auf die Normirung der Löhne mit ein.

Herr **Stumm**: Die Getreidepreise stehen doch heute niedriger als 1873/74. Sie schrieben es bloß den gestiegenen Lebensmitteln zu?

Herr **Webers**: Nein, für das Steigen der Löhne einzelner Kategorien seit 1873 ist dies der Grund nicht. Die Erklärung für diese sonst auffallenden Zahlen ist vielmehr folgende: Wir hatten 1873 sehr viel junge Leute und sehr viel Lehrlinge angenommen, deren Löhne im Durchschnittslohn enthalten sind, deshalb ist der mittlere Durchschnittslohn im Jahre 1873 ein geringerer als jetzt, wo die Arbeiter in ein höheres Alter gekommen sind und wir relativ weniger junge Leute, Lehrlinge aber fast gar nicht beschäftigen.

Vorsitzender:

c. Frachten.

Frage 1:

Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

Herr **Webers**: Wir bezahlen beispielsweise für Roheisen nach Berlin 63 ℳ. für 231 km oder 2,7 ₰ pro Tonne und Kilometer, nach Magdeburg 30 ℳ. für 82 km oder 3,66 ₰ pro Tonne und Kilometer inkl. Expeditionsgebühr.

Herr **Meier**: Aber exkl. Ihres Fuhrlohns?

Herr **Webers**: Exkl. unserer Landfracht.

Herr **Huber**: Wie groß ist die Landfracht?

Herr **Webers**: 2,50 ℳ. pro 1000 kg bis zur nächsten Eisenbahnstation Wasserleben.

Vorsitzender: Frage 2:

Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Herr **Webers**: Nein, wir haben nur die Beschwerde zu erheben, daß eine zweite Stückgutklasse fehlt.

Herr **Stumm**: Eine ermäßigtere?

Herr **Webers**: Ja! Es ist in dieser Beziehung für uns besonders schwer zu konkurriren, weil viele unserer Kunden kleinere Quantitäten beziehen und die Fracht, wenn die Waare als Stückgut geht, mehr als doppelt so hoch ist, als wenn sie in Waggonfracht transportirt werden kann.

Vorsitzender: Frage 3:

Genießt das Ausland billigere Frachten, als Sie, und in welcher Weise macht sich dies geltend?

Herr **Webers**: In England sind die Frachten für gewisse Rohprodukte entschieden billiger. Die Bahnlänge z. B. von Newcastle nach London beträgt 303 englische Meilen oder 65 deutsche Meilen. Die Fracht auf Kohlen ist 7 s. 3 d. pro Tonne, macht 0,55 ₰ pro Zentner und deutsche Meile. Die meisten Kohlen gehen übrigens nach London in Seefracht, und zwar betrug diese Ende Oktober 4 Lstr. $1\frac{1}{2}$ d., so daß noch 3 Lstr. pro Tonne zu Gunsten des bedeutend längeren Seeweges sind.

Im Allgemeinen und besonders im Lokalverkehr sind die Frachsätze indessen in England meist nicht geringer als in Deutschland, eine Vergleichung ist, ohne in große Details einzugehen, nicht möglich.

Vorsitzender: Frage 4:

Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

Herr **Webers**: Es ist mir bekannt geworden, daß die Berlin-Stettiner Bahn allerdings einen Differentialtarif hat. Der das Ausland beim Import begünstigt.

Vorsitzender: Nach welcher Richtung hin?

Herr **Webers**: Nach Berlin.

Vorsitzender: Nicht nach Schlesien auch?

Herr **Webers**: Auch nach Oberschlesien!

Vorsitzender:

d. Verkaufspreise.

Frage 1:

Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte?

Herr **Webers**: Ich erlaube mir eine Tabelle zu überreichen, welche unsere Verkaufspreise, wie sie jetzt sind und sich seit 1869 entwickelt haben, darstellt.

Verkaufspreise

für verschiedene Produkte der Gräflich Stolberg-Wernigerodischen Hüttenwerke zu Ilsenburg.

Pro 1000 kg

Bezeichnung der Produkte.	1869. ℳ.	1870. ℳ.	1871. ℳ.	1872. ℳ.	1873. ℳ.	1874. ℳ.	1875. ℳ.	1876. ℳ.	1877/78. ℳ.
Holzkohlen-Roheisen	96,20	83,00	89,40	109,00	99,50	100,00	100,00	90,00	—
Gußwaaren	261,41	244,11	259,09	264,00	317,00	310,50	265,03	261,80	242,51
Stabeisen	196,11	215,80	220,80	257,20	337,50	239,10	207,70	186,15	150,10
Schienennägel	—	265,40	376,00	339,40	463,70	362,50	271,90	244,20	204,20
Draht	691,00	576,00	569,20	445,60	496,90	333,10	324,80	278,13	260,60
Arsen	374,00	375,60	374,00	426,80	494,70	394,90	383,20	359,60	333,30

Vorsitzender: Dieselbe erstreckt sich auf Holzkohlen-Roheisen, Gußwaaren, Stabeisen, Schienennägel, Axen und Draht. In den letzten Jahren ist Holzkohlen-Roheisen nicht ausgeworfen?

Herr **Webers:** Weil der Hochofen stillstand, deshalb kam seit Anfang 1877 kein Roheisen zum Verkauf. Erst jetzt ist der Hochofen wieder angeblasen.

Vorsitzender: Welchen Preis werden Sie jetzt fordern?

Herr **Webers:** Wir machen tiefgraues Holzkohleneisen für spezielle Zwecke, nämlich für Hartguß, sehr feinen Guß u. s. w.; wir werden dieses Eisen voraussichtlich zum Preise zwischen 90 und 105 *M.* verkaufen.

Vorsitzender: Es würde sich also der Preis dem von 1876, wo er 90 *M.* betrug, anschließen, aber etwas besser sein?

Herr **Webers:** Das Eisen ist von einer anderen Qualität, als die des damals dargestellten war; es hat gewissen speziellen Zwecken zu dienen, was damals nicht der Fall war. Speziell ist es viel höher gekohlt.

Vorsitzender: Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Herr **Webers:** Die Verkaufspreise anderer Werke sind den unsrigen ganz ähnlich, speziell sind die Verkaufspreise der Rothehütte für Gußwerke im Jahresdurchschnitt fast die gleichen.

Vorsitzender: Frage 3:

Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

ist erledigt.

Frage 4:

Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Frage 5:

Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

Herr **Webers:** Wir gewähren nur den größeren Abnehmern Begünstigungen bezüglich der Preise.

Vorsitzender: Frage 6:

Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

Herr **Webers:** Stabeisen kostet in England 11 bis 13 *M.*, Röhren werden zu 4 bis 5 Lstrl. 5 s. die Tonne ab Glasgow geliefert; Belgien hat noch erheblich billigere Stabeisenpreise.

Vorsitzender: Frage 7:

Verkauft das Ausland für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt, und in welchem Verhältniß und aus welchen Gründen geschieht dies?

Herr **Webers:** Frankreich verkauft allerdings nach Deutschland hin seine Gußwaaren billiger, als es im Inlande dieselben verkauft; es ist mir dies speziell bekannt geworden von feinem Guß, z. B. von solchem für Nähmaschinenfabriken.

Vorsitzender: Sie machen selbst derartige Gegenstände?

(Wird bejaht.)

e. Kreditverhältnisse.

Frage 1:

Finden die Werke Ihres Distriktes Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Herr **Webers:** Ja.

Vorsitzender: Diese Frage greift aber für Sie selbst nicht Platz?

(Wird verneint.)

Frage 2:

Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

Herr **Webers:** Ich kann keine Auskunft geben.

Vorsitzender: Frage 3:

Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde?

Herr **Webers:** Für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten nehmen wir meist 3 Monate Ziel oder $1\frac{1}{2}$ pCt. Diskont bei Baarzahlung in Anspruch.

Dasselbe Ziel gewähren wir bei unseren Verkäufen; nur beim Stabeisenverkauf gewähren wir 6 Monat Ziel einigen Kunden gegenüber. Leider wird de facto das eingeräumte Ziel seitens der Kunden gern überschritten.

Vorsitzender: Frage 4:

Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt?

Herr **Webers:** Erheblichen Einfluß hat sie nicht gehabt.

Vorsitzender: Frage 5:

Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

Herr **Webers:** Bekanntlich besser; das Geld ist billiger, die Regulirung bequemer, die Konditionen werden pünktlich innegehalten.

Vorsitzender:

f. Einfluß der Gesetzgebung.

Frage 1:

In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?

Frage 2:

Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung u. s. w.?

Herr **Webers:** Ich glaube, daß unsere heimische Gesetzgebung einen gewissen Theil der Schuld doch mit trägt, daß unsere Produktionsbedingungen nicht so günstig sind, als die des Auslandes. Zuvörderst sind die Steuern, welche der kleine Mann und der Arbeiter speziell bezahlt, eine stete Ursache der Unzufriedenheit. Die Kommunalsteuern, welche überall, wo Industrie ist, enorm wachsen, vermehren diese Unzufriedenheit. Während in England die Einkommensteuer resp. Klassensteuer erst mit einem Jahreseinkommen von 100 Lstr. beginnt und die Kommunalsteuern, poor rates, gas, water etc. rates, den Hauswirthen je nach dem wirklichen oder eingeschätzten Miethswerthe obliegen, steht in Deutschland alle Augenblicke der Steuerexekutor vor der Thür des Fabrikarbeiters. Weder in England noch in Frankreich kümmert es den Arbeiter im Geringsten, ob der Kaffee, oder der Taback, oder der Thee, oder Branntwein mit einem höheren Zoll belegt wird. Was ferner unsere Gewerbeordnung be-

trifft, so glaube ich, daß es zweckmäßig wäre, wenn die Reformen der Gewerbeordnung, welche durch das Gesetz vom 17. Juli 1878 bereits in Angriff genommen sind, auch in demselben Geiste, in dem sie begonnen wurden, fortgesetzt und weiter entwickelt würden. Das Berggesetz gibt zu keiner Bemerkung Veranlassung; die allgemeine Wehrpflicht ist gerecht und nothwendig; aber sie legt auch dem Staat wiederum die Pflicht auf, dafür zu sorgen, daß der Arbeiter, wenn er nicht unter den Waffen steht und wenn er sonst zur Arbeit fähig und willig ist, auch Gelegenheit zu seinem Unterhalt im Vaterlande finden kann. In Bezug auf die Aktiengesetzgebung glaube ich, daß der Staat auch an ihre Reform treten und unter Anderem die Bildung der Aktiengesellschaften wiederum abhängig machen muß von der Ertheilung einer Konzession.

Vorsitzender:

g. Allgemeine Lage.

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Herr **Webers**: Nein.

Vorsitzender: Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen sie?

Herr **Webers**: Wir erzielen keine Rentabilität.

Vorsitzender: Frage 3:

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?

Herr **Webers**: Bis 1873 war die Rentabilität eine steigende, von da ab rapid fallend, was jetzt noch andauert.

Herr **Huber**: Darf ich vielleicht eine Frage einschieben? Die soeben übergebene Tabelle der Verkaufspreise enthält für Draht pro 1869 691 ℳ. und pro 1877—1878 blos 260 ℳ. Ist hier dieselbe Qualität gemeint?

Herr **Webers**: Die Sortimente wechseln; es sind vielleicht damals feinere Sorten gewesen. Es dürfte auch wohl dem Marktpreise entsprechen, der ja gerade in Draht eine so enorme Differenz zeigt.

Vorsitzender: Frage 4:

Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Herr **Webers**: Wir befinden uns in einer Handelskrise und demzufolge ist das Angebot größer als die Nachfrage. In Gießereieisen speziell haben wir sicher keine Ueberproduktion gehabt; im Gegentheil könnten wir auch in Deutschland viel mehr produziren. Ich möchte wünschen, daß es auch am Harze geschehen könnte.

Vorsitzender:

II.

Wirkung der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markte.

Frage 1:

Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Herr **Webers**: Die Konkurrenz des Auslandes macht sich auch in dem Absatzgebiet unserer Produkte fühlbar, indem sie überhaupt weit hinein ins Land von den Grenzen aus die Preise bestimmt.

Vorsitzender: Frage 2:

Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

Herr **Webers**: Es kommen noch erhebliche Quantitäten schottischen und englischen Roheisens in unseren Rayon. Auch wir bezogen bis vor Kurzem solches; im vergangenen Jahr z. B. 355 t, im ersten Halbjahr dieses Jahres 212 t.

Vorsitzender: Frage 3:

Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Herr **Webers**: Es ist mir dies nicht bekannt.

Vorsitzender: Es würde also auch die

Frage 4:

Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

auf sich beruhen können.

Frage 5:

Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

Herr **Webers**: In Folge der Konkurrenz des Auslandes müssen auch wir billiger verkaufen.

Vorsitzender: Frage 6:

Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Herr **Webers**: Die kann man nicht bestimmen.

Vorsitzender: Frage 7:

Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

Herr **Webers**: Wir kommen nur wenig bis an die Häfen.

Vorsitzender: Die Frage 8:

Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

würde auf sich beruhen können.

Frage 9:

Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Herr **Webers**: Sie verletzen das Prinzip der kommerziellen Gegenseitigkeit zu Gunsten Frankreichs. Frankreich kann seine Gußsachen um so viel billiger nach Deutschland liefern, als der Kurswerth der acquits beträgt.

Herr **Stumm**: Sie sagten vorhin, daß Sie direkt mit französischen Nähmaschinenbestandtheilen konkurriren.

Herr **Webers**: Es ist mir bekannt geworden, daß solche neuerdings in erheblichen Quantitäten nach Deutschland kommen. Wir machen sie auch; aber wir sind bis jetzt nicht direkt mit der französischen Konkurrenz in Berührung gekommen, da diese hauptsächlich nach Westfalen, dem Mittelrhein und Süddeutschland importirt. Unser Absatz in diesem Artikel liegt mehr nach Thüringen hin. Bis jetzt waren die feinen Gußsachen aus Frankreich, soviel ich weiß, noch nicht dahingekommen. Ein Einfluß auf den Preis dürfte jedoch auch für unseren Rayon nicht ausbleiben.

Vorsitzender: Frage 10:

Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Herr **Webers**: Ist mir nicht bekannt.

Vorsitzender: Frage 11:

Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt?

Herr **Webers**: Ich kann aus meiner Erfahrung keine Antwort geben.

Vorsitzender: Dann würde also auch

Frage 12:

In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

auf sich beruhen?

Herr **Webers**: Ja!

Frage 13:

Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Ich glaube ja, weil die Engländer die Arbeitszeit ihrer Arbeiter noch steigern können, womit sie gerade gegenwärtig beschäftigt sind.

Frage 14:

In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Wir können keinem weiteren Abschlage folgen.

Frage 15:

Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Es sind wesentliche Betriebsverbesserungen seit 1873 meines Wissens nicht eingeführt worden.

Es können die inländischen Produktionskosten allerdings durch Betriebsverbesserungen noch weiter ermäßigt werden. Die gedrückte Lage der Industrie hindert aber oftmals die Einrichtung mancher wünschenswerthen Verbesserungen.

Herr **v. Schloer:** Der Herr Sachverständige haben eben bemerkt, daß weitere Betriebsverbesserungen in unserer deutschen Industrie eingeführt werden können, die nur darin ein Hinderniß fänden, daß eben die gedrückte Lage der Industriellen in Folge der schlechten Handelsverhältnisse die Mittel dazu versagen. Glauben Sie, daß wesentliche Betriebsverbesserungen in Deutschland in den großen Fabrikationszweigen, also in der Produktion von Roheisen, oder im Puddelbetrieb, oder in der Herstellung von Bessemerstahl, eingerichtet werden könnten, die heute Deutschland noch nicht hat, während sie im konkurrirenden Ausland bereits Eingang gefunden haben?

Herr **Webers**: Ich glaube nicht, daß Deutschland in Bezug auf seine Betriebseinrichtungen zurücksteht; ich glaube im Gegentheil, daß die deutsche Industrie sich vollständig mit den besten Einrichtungen versehen hat, und daß das Ausland in dieser Beziehung nicht überlegen ist.

Herr **v. Schloer:** Es haben sich Ihre vorigen Aeußerungen wohl darauf bezogen, daß bei einem blühenden Stand der Industrie weitere Anstrengungen in dieser Richtung gemacht werden könnten, die jetzt unterlassen werden müßten, weil die Mittel dazu der Industrie nicht geboten sind.

Es war nicht Ihre Absicht, den Zustand unserer Industrie in Bezug auf technische Vollkommenheit hinter die ausländische Industrie zu rangiren?

Herr **Webers**: Das war nicht meine Absicht.

Frage 16:

Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

Ich glaube nicht, daß es in höherem Grade der Fall gewesen ist.

Frage 17:

Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Auf unsere Produktionskosten in gewissen Zweigen haben sie günstig eingewirkt, aber auf die Verkaufspreise haben sie noch mehr erniedrigend eingewirkt, so daß sie auf die Rentabilität nachtheilig eingewirkt haben.

Vorsitzender: Inwiefern haben sie erniedrigend eingewirkt auf die Selbstkosten?

Herr **Webers**: Wenn wir Gießereieisen zollfrei beziehen, können wir Gußwaaren billiger herstellen, als wenn wir dieses Eisen hätten verzollen müssen.

Frage 18:

Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Es ist mir das nicht bekannt geworden und ich bezweifele es.

Frage 19:

Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des gewerblichen Lebens würde auch der ausländischen Konkurrenz zu Gute kommen.

III.

Die deutsche Eisenindustrie auf auswärtigem Markte und der Einfluß ausländischer Zollsätze.

Frage 1:

Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

Herr **Webers**: Wenig.

Frage 2:

Nach welchen Gegenden, in welchen Produkten und Quantitäten ist dies der Fall?

Die Quantitäten sind nicht erheblich. Sie betragen in Maschinen, die wir seit 10 Jahren nach Rußland exportirten, jährlich dem Werthe nach durchschnittlich etwa 40 000 *M.* Neuerdings haben wir angefangen, Produkte unserer Kunstgießerei in Amerika einzuführen. Die Werthe sind allerdings auch noch sehr gering; sie betragen in den letzten $1^1/_2$ Jahren etwa 40 000 *M.*

Frage 3:

In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen?

In Bezug auf die Maschinen ist er konstant geblieben, in Bezug auf Kunstgußsachen hat er erst begonnen.

Herr **Stumm**: Konkurriren Sie in Amerika mit Frankreich in Kunstguß?

Herr **Webers**: Ganz gewiß! Gerade in Kunstguß nimmt ja Frankreich eine ganz hervorragende Stellung ein.

Herr **Huber**: Seit wann haben Sie in Amerika Absatz?

Herr **Webers**: Seit der Weltausstellung zu Philadelphia. Ueber die weitere Ausbreitung dieses Geschäftszweiges können wir augenblicklich noch nicht urtheilen.

Frage 4:

Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der dortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

Nach denjenigen Ländern, nach welchen der natürliche Export stattfinden sollte, wird er seitens des konkurrirenden Auslandes allerdings durch Schutzzölle wesentlich erschwert.

Frage 5:

Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Nach Ermäßigung resp. Aufhebung ist der Export allerdings gestiegen. Ob diese Steigerung die Folge jener Maßregel ist, scheint mir fraglich. Der Hauptgrund, das Steigen des Exportes liegt meiner Ansicht nach in dem verzweifelten Kampf um das Dasein, den jetzt unsere Industrie zu führen hat. Ich würde von der Wiedereinführung von Zöllen keine Nachtheile erwarten.

Demnach fällt die Frage 6:

Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden?

fort.

Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Unbedingt; ja!

Frage 8:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Dasselbe Ziel kann durch Verkehrserleichterungen nicht so ausgiebig und allseitig erreicht werden.

Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

Die acquits à caution üben auch auf den Export der inländischen Waare einen nachtheiligen Einfluß aus, indem sie dem französischen Konstrukteur gestatten, um den betreffenden Kurswerth der acquits im Auslande billiger zu offeriren, als der Deutsche es kann.

Frage 10:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

Es ist mir aus der eigenen Erfahrung nicht bekannt; es könnte nur an den Grenzen der Fall sein.

Vorsitzender: Sind zu diesem Abschnitt noch Bemerkungen zu machen?

IV.

Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Frage 1:

Erfordert die Forterxistenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Herr **Webers**: Ja.

Frage 2:

Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Nein, da wir Belgien und England gegenüber offen blieben.

Frage 3:

Wie hoch müssen anderenfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Der Zoll auf Roheisen pro 100 kg = 0,60 *M.*, auf Stabeisen = 2 *M.*, auf Bleche = 2,50 *M.* bis 6 *M.*, auf Draht = 2—3 *M.*, auf schmiedeiserne Röhren = 4 *M.*, auf Gußwaaren = 2—3 *M.*, auf Maschinen = 4—8 *M.*, auf Waggons 6 pCt. ad valorem, auf Schiffe 5 pCt.

Herr **Stumm**: Was verstehen Sie unter 2—3 *M.* auf Gußwaaren?

Wollen Sie damit verschiedene Kategorien eingeführt sehen?

Herr **Webers**: Die feineren Gußwaaren würden einen höheren Zoll zu tragen haben.

Herr **Huber**: Die feineren Eisenwaaren unterliegen noch einem Zoll. Wollen Sie sagen, daß der bestehende Zoll um so viel erhöht werden soll?

Herr **Webers**: Nein. Im Ganzen soll der Zoll so viel betragen.

Herr **Huber**: Sie sprechen nicht von den Artikeln, die momentan einen Zoll bezahlen?

(Wird verneint.)

Frage 4:

Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:

a) für die Eisenindustrie selbst,

b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

Herr **Webers**: Nach der Wiedereinführung der Zollsätze auf Eisen werden die Eisenpreise zwar steigen, jedoch voraussichtlich nicht um den ganzen Betrag der Zölle. Es würde ein wahrscheinlich großer Theil der ausländischen Einfuhr in Wegfall kommen. Diese Einfuhr betrug im Jahre 1877 nach der Reichsstatistik an Roheisen 10 818 765 Ctr., an Eisenfabrikaten 4 231 327 Ctr. und an Maschinen 877 650 Ctr. Wird der Zentner Roheisen mit 3 *M.*, der Zentner Eisenfabrikate mit 9 *M.*, der Zentner Maschinen mit 16 *M.* veranschlagt, beträgt der Werth der gesammten Einfuhr etwa 80 000 000 *M.* Eisenfabrikate, sind aber im wesentlichen gleichwerthig mit den darauf verwandten Arbeitslöhnen und Transporten. Nimmt man die Arbeitslöhne auch nur zur Hälfte des gesammten Werthes an, so würden sie etwa 40 000 000 *M.* jährlich betragen. Wenn man das Bedürfniß einer Arbeiterfamilie auf 1000 *M.* jährlich schätzt, würden 40 000 Familien davon leben können durch ihre Arbeit.

Herr **Stumm**: Würden Sie der Ansicht sein, daß die Wiedereinführung von Zollsätzen, wie Sie dieselben eben vorgeschlagen haben, für Ihr Ilsenburger Werk eine gewisse Rentabilität wieder hervorbringen würde?

Herr **Webers**: Es würde durch die Wiedereinführung der Zölle die Möglichkeit gegeben werden, daß in Deutschland ein Quantum produktiver Arbeit mehr geleistet würde, und damit würde eine entsprechende Hebung der wirthschaftlichen Verhältnisse eintreten. Ich denke mir, daß in Verbindung damit auch unsere Absatzverhältnisse entschieden leichter werden und in Folge dessen auch wir eine größere Rentabilität erzielen würden.

Herr **Stumm**: Sie würden der Ansicht sein, daß die Wiedereinführung dieser Zölle die Holzkohlenindustrie im Harz wieder lebensfähig macht?

Herr **Webers**: Ja, auch die Holzkohlenindustrie, da Holzkohlenroheisen für gewisse Verwendungen unbestreitbare Vorzüge besitzt.

Frage 5:

Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Als solche Maßregeln bezeichne ich: die Reform der Gewerbeordnung und der Aktiengesetzgebung, eine Ausgleichung in den Unbilligkeiten der Tarifirung der Eisenbahnen und besonders den Bau von Kanälen.

Frage 6:

Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Ich glaube, daß sie dies nicht vermögen.

Vorsitzender: Sind zu diesem Abschnitt noch Bemerkungen zu machen?

V.

Statistik.

Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen und event. welche?

Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Herr **Webers**: Nein!

Dann ist die Vernehmung mit unserem Dank geschlossen.

(Schluß 2 Uhr 30 Minuten.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Neununddreißigste Vernehmung

am

26. November 1878

(Nachmittag 2 Uhr 30 Minuten).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender.
" Geh. Ober-Regierungsrath Huber.
" Königl. Bayr. Staatsrath v. Schloer.
" Geh. Kommerzienrath Stumm.
" H. H. Meier.
" Geh. Bergrath Dr. Wedding.
Sachverständiger: Herr Rittergutsbesitzer Flügge aus Speck bei Gollnow.
(Fragebogen C.)

Vorsitzender: Wir würden dem Herrn Sachverständigen Rittergutsbesitzer Flügge den Fragebogen C. zur Beantwortung vorlegen.

Sie wohnen in Pommern?

Herr **Flügge**: Ja wohl, und in Mecklenburg. Ich bin in beiden Landestheilen angesessen und bemerke dies nur, weil ich auf diesen Gesammtgrundbesitz auch meine Berechnungen, die ich etwa vorzutragen haben werde, gestützt habe.

Vorsitzender: Wie groß ist Ihr Besitz?

Herr **Flügge**: Das gesammte Areal ist zusammen etwa 10 000 Morgen, davon Ackerfläche circa 7 500 Morgen.

Vorsitzender: Hat einer von den Herren zur Einleitung eine Frage zu stellen?

(Wird verneint.)

Herr **Flügge**: Ich bitte um die Erlaubniß, die Fragen 1, 2 und 3

Frage 1:

Welche Preise bezahlt man im Inlande gegenwärtig für die wichtigsten Erzeugnisse der Eisenindustrie, welche Sie verwenden?

Frage 2:

Welche Veränderungen haben die Preise seit 1869 in den einzelnen Jahren bis jetzt erlitten?

Frage 3:

Wie stellen sich die Preise für entsprechendes ausländisches Fabrikat in deutschen Häfen und am Konsumtionsorte?

bei der Beantwortung zu verbinden. Ich habe mir zu dem Zweck von verschiedenen Eisenlieferanten Preiskurante geben lassen, welche ich mir erlauben werde einzureichen und welche die Preisveränderungen der einzelnen Eisensorten von 1869 bis 1878 nachweisen.

G. E. Meister's Söhne, Stettin-Lastadie.

	Walzeisen.	Schwed. Stabeisen.	Schwed. Hufstabeisen.	Geschmiedet. deutsches Eisen zu Axen.	Hufnägel pro Mille à 8 Pfund schwer.		Westfäl. Stahl, gewöhnliche Qualität.	Grobe Gußwaaren.	Holzkohlen-Eisenbleche.
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	₰	ℳ	ℳ	ℳ
Medio 1869 pr. 100 kg	20	28	32	26	3	20	40	20	30
" 1870 " " "	22	28	32	27	3	40	40	20	32
" 1871 " " "	22	28	32	27	3	80	40	20	32
" 1872 " " "	30	34	38	33	4	05	45	26	48
" 1873 " " "	32	45	49	40	4	90	54	28	47
" 1874 " " "	22	38	42	32	4	60	42	26	32
" 1875 " " "	20	36	40	32	4	60	39	26	30
" 1876 " " "	17	33	37	29	4	50	37	23	28
" 1877 " " "	15	22	26	22	4	30	32	21	23
" 1878 " " "	14	21	25	21	4	—	29	20	21

Siemerling in Neubrandenburg.

Schlesisches Eisen pro 100 Pfund. — Schwedisches Eisen. pro 100 Pfund.

Einkaufspreise, nicht Verkaufspreise (bis 1874 in Thalern und Schillingen, Schillinge doppelt).

Schlesisches Eisen pro 100 Pfund.

	Ordinäre Dimension. 1–4 Zoll breit, $^3/_8$–$1^1/_8$ Zoll stark.		Extra-Dimensionen. Quadratseite oder Durchmesser von $^1/_2$ Zoll abwärts.		Bandeisen.		Bleche.	
	Thlr.	Schill.	Thlr.	Schill.	Thlr.	Schill.	Thlr.	Schill.
1869.								
Februar	3	32	4	34	4	5	5	—
März	3	28	4	30	4	5	5	—
Juli	3	44	—	—	—	—	—	—
Dezember	3	32	4	34	4	5	5	—
1870.								
Februar	3	26	4	28	4	—	5	—
August	3	32	4	12	4	16	4	40
Dezember	3	28	4	12	4	16	4	40
1871.								
Juli	3	38	4	16	4	16	5	24
September	3	44	4	32	4	24	5	40
1872.								
April	4	21	5	—	5	—	6	12
Juli	5	12	5	32	5	32	7	40
November	6	22	7	14	6	40	10	16
1873.								
Mai	5	40	6	20	6	20	8	44
August	5	10	5	44	5	44	8	32
Oktober	4	32	5	10	5	4	7	24
1874.	ℳ.	₰	ℳ.	₰	ℳ.	₰	ℳ.	₰
Januar	13	15	15	—	15	—	19	40
April	11	83	13	5	13	5	17	50
Juni	11	45	12	90	12	80	—	—
September	11	—	12	75	12	75	18	—
1875.								
August	9	68	11	40	11	40	17	—
Oktober	9	50	11	25	11	25	17	—
1876.								
Februar	8	45	10	—	10	—	15	85
Mai	8	25	9	50	9	50	15	85
Juli	8	—	9	40	9	40	—	—
September	7	70	9	34	9	34	—	—
November	7	95	9	60	9	60	—	—
1877.								
April	7	80	9	35	9	35	13	15
November	6	83	8	30	8	30	—	—
1878.								
April	6	75	8	15	8	60	11	—
Juni	6	90	8	50	8	50	10	50
Oktober	7	10	8	70	8	70	—	—

Schwedisches Eisen. pro 100 Pfund.

	Ordinäre und Extra-dimensionen zusammen		Nageleisen.		Bleche.	
	Thlr.	Schill.	Thlr.	Schill.	Thlr.	Schill.
1869.						
Juni	4	22	5	28	6	40
1870.						
Mai	4	24	5	28	8	16
1871.						
August	4	13	5	16	8	16
1872.						
Mai	5	20	6	20	8	16
1873.						
Mai	7	28	7	42	—	—
1874.	ℳ.	₰	ℳ.	₰	ℳ.	₰
Mai	18	55	21	85	32	—
1875.						
Juli	18	—	20	25	32	—
1876.						
Juni	15	22	18	45	29	65
1877.						
Oktober	11	85	—	—	—	—
1878.						
Juni	10	35	12	50	—	—

Preise in der Stadt Gollnow pro Zentner für:

Im Jahre	Schwedisches Eisen		Inländisches Eisen												
	Reifen	Hufnageleisen	gebohrte Buchsen	rohe Buchsen	Reifen	D	Bandeisen	Rundeisen	Axen	Quadrateisen	Patent-Stahlschaare	Streichbretter	Schnitteisen	Platten	fertige Axen
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1869	6½	—	—	4½	4⅔	9	5—6½	5—6	9	4½—5½	9	6½	4½—6	—	—
1870	6½	—	—	4½	4⅔	9	5—6½	5—6	9	4½—5½	9	6½	4½—6	6	—
1871	6	—	—	4½	4⅔	8	5—6½	5—6	9	4½—5½	9	6½	4½—6	—	—
1872	6½	—	—	4½	4⅔	9	5—6½	5—6	9	4½—5½	9	6½	4½—6	—	—
1873	8½	—	—	6	7	11	7—8½	7—8	11	6—7	13	8½	8½	—	12½
1874	8⅓	—	7	5½	5	10	6—7	5½—6½	10	6—7	10½	8¼	6½	—	10½
	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
1875	22	22	17	—	12,50	27	14—16	13—15	28	13—15	27,50	22	19	—	28
1876	22	22	17	—	12,50	27	13—15	12—15	27	12—15	27,50	21	15—17	—	28
1877	17	18	17	14	11	24	12—15	11—14	—	10—13	26	18	15—17	—	26

Notizen:

Preis einer zehn- bis zwölfpferd. Lokomobile nebst größter Sorte Dreschmaschine von Clayton & Shuttleworth war im

Jahre	1869	9 000 M.
"	1870	8 550 "
"	1871	8 550 "
"	1872	9 750 "
"	1873	10 200 "
"	1874	10 500 "
"	1875	9 900 "
"	1876	9 600 "
"	1877	8 500 "
"	1878	8 500 "

Preis einer acht- bis zehnpferd. Lokomobile war im

Jahre	1869	5 175 M.
"	1870	4 950 "
"	1871	5 400 "
"	1872	5 400 "
"	1873	5 700 "
"	1874	6 000 "
"	1875	5 550 "
"	1876	5 250 "
"	1877	4 650 "
"	1878	4 650 "

Preise der Original Coleman'schen Kultivatoren waren im Jahre 1869 und Anfang des Jahres 1870 folgende:

Nr. 5 . . 60 Thlr. = 180 M.
Nr. 5b . . 52 " = 156 "
Nr. 6 . . 70 " = 210 "

im Jahre 1873—1874 (theuerste Periode)

Nr. 5 . . . . . . 204 M.
Nr. 5b . . . . . . 175 "
Nr. 6 . . . . . . 225 "

im Jahre 1875

Nr. 5 . . . . . . 190 M.
Nr. 5b . . . . . . 165 "
Nr. 6 . . . . . . 210 "

seit Anfang 1878

Nr. 5 . . . . . . 170 M.
Nr. 5b . . . . . . 150 "
Nr. 6 . . . . . . 190 "

Der Verkaufspreis für Samuelson'sche Mähmaschinen war im

Jahre 1869 bis Juli inkl. 1870	630 M.
" 1871	600 "
" 1872	660 "
" 1873	675 "
" 1874	720 "
" 1875	675 "

von hier ab, d. h. schon seit 1873 theilweise, wurde ausschließlich Omnium Royal und die Samuelson'sche Royal gekauft; der höchste Preis für erstere war 720 M., jetzt 650 M.

An Maschinen und Maschinentheilen sind hier vom Auslande **eingegangen**:

	a) überwiegend Holz	b) überwiegend Gußeisen	c) überwiegend Schmiedeisen
1869	2 854 Ctr.	83 432 Ctr.	4 960 Ctr.
1870	5 322 "	26 966 "	17 989 "
1871	6 250 "	63 814 "	10 782 "
1872	10 887 "	112 853 "	Guß- und Schmiedeisen nicht getrennt gehalten;

Maschinen aller Art exkl. Lokomobilen und Dampfkessel:

1873	147 180 Ctr.
1874	115 469 "
1875	56 400 "
1876	47 320 "
1877	55 290 "

An Maschinen wurden von Stettin nach dem Auslande **exportirt** im

Jahre	1868	52 149 Ctr.
"	1869	54 903 "
"	1870	47 881 "
"	1871	39 600 "
"	1872	38 163 "
"	1873	57 781 "
"	1874	68 875 "
"	1875	80 150 "
"	1876	71 088 "
"	1877	64 955 "

Die offiziellen Marktpreise für Roheisen und fabrizirtes Eisen waren hier in Stettin (versteuert)

	Roheisen (engl.) ℳ pro Ctr.	Roheisen (schott.) ℳ pro Ctr.	Inländisches Stabeisen ℳ pro Ctr.
1869 . . .	3,70 — 4,00	4,30 — 4,40	10,50
1870 . . .	3,70 — 4,00	4,40 — 4,70	10,50
1871 . . .	3,50 — 4,55	4,00 — 6,50	10,50 — 12
1872 . . .	6,00 — 7,75	6,75 — 10,2[illegible]	
1873 . . .	6,75 — 6,00	9,00 — 7,00	

10,50 ℳ für gewalztes Stabeisen
15—18 ℳ für Eisenbleche } im Beginn 1872
und stieg im Laufe des Jahres auf
18 ℳ für gewalztes Stabeisen,
24—27 ℳ für Eisenbleche pro Zentner,
Anfang 1873
13 ℳ pro Zentner für Stabeisen,
21—24 ℳ pro Zentner für Bleche,
im Laufe 1873
11 ℳ pro Zentner für Stabeisen,
15—18 ℳ pro Zentner für Bleche.

	Roheisen (engl.) ℳ	Roheisen (schott.) ℳ	Inländisches Stabeisen ℳ
1874 . . .	6,00 — 4,80	7,00 — 5,25	11,00 — 9,25
1875 . . .	3,70 — 3,00	5,30 — 4,60	9,00 — 7,00

Eisenbleche
12—13,50 ℳ pro Zentner.

	ℳ	ℳ	ℳ
1876 . . .	3,20 — 3,50	3,80 — 4,50	7,00 — 6,25
1877 . . .	2,75 — 3,00	3,60 — 4,10	6,75 — 7,00

Vorsitzender: Es würde uns darauf ankommen, zu erfahren, wie Sie das Eisen bezahlen.

Herr **Flügge**: Bei dem einen Preiskurant, dem aus Neubrandenburg, hat der Kaufmann seine Einkaufspreise angesetzt, statt der Verkaufspreise. Der Aufschlag beim Verkauf ergibt sich indeß aus den Ziffern, die die anderen Preiskurante zeigen. Es sind das die Preiskurante von Meister's Söhne in Stettin, die ihre Verkaufspreise angesetzt haben. Da ich gewöhnlich nicht in Stettin kaufe, sondern meistens in der nächstgelegenen Kleinstadt, so habe ich ferner die Preise, die in Gollnow in der Reihe der genannten Jahre von mir bezahlt sind, aufnehmen lassen. Dies bezieht sich speziell auf meine pommersche Besitzung.

Herr **Stumm**: Beziehen sich diese letzteren Preise auf die Ansätze, die aus Ihren eigenen Büchern dafür ermittelt sind?

Herr **Flügge**: Aus meinen eigenen Büchern sind die Preise ermittelt, die in Gollnow gezahlt sind. In Mecklenburg kaufe ich das Eisen, was mein Schmied verarbeitet, gar nicht, sondern der Schmied kauft es und ich bezahle ihm das verarbeitete Eisen. Da ist es selbstredend, daß die von mir gezahlten Preise nicht mit der schwankenden Konjunktur gleich wechseln, sondern die Veränderung schleppt etwas nach; ich mache in der Beziehung gewissermaßen komparative Versuche. Auf der einen Besitzung kaufe ich Eisen und lasse es verarbeiten vom Deputatschmied, auf der andern Besitzung habe ich einen Akkordschmied, der größtentheils pfundweise das verschmiedete Eisen von mir bezahlt bekommt etwa in dem Verhältniß: wenn er pro Kilo das deutsche Eisen zu 30 ₰ und das schwedische zu 42 ₰ kaufen muß, so bezahle ich durchweg 54 ₰ für verarbeitetes Eisen. Dabei können nun schwierige Arbeiten vorkommen oder weniger schwierige. Ich habe auch schon weniger gegeben, auch schon mehr. Wenn eine Zeit lang das Eisen sehr lange billig gewesen, wird er heruntergesetzt, wird es theurer, so bekommt er mehr. Das sind Jahreskontrakte, die nicht so fluktuirend sich verändern wie die Eisenpreise. Wenn ich nun darauf zurückkommen darf, welche Preiskurante ich einreiche, so habe ich vorher schon gesagt: den von Meister's Söhne, dann die Gollnower Eisenpreise. Ferner habe ich bezüglich der landwirthschaftlichen Instrumente, Maschinen und Maschinentheile — denn es ist ein erheblicher Eisenkonsum, der nicht vermittelst der eigenen Schmiedearbeit, sondern durch direkten Ankauf der fertigen Fabrikate gedeckt wird — Preisverzeichnisse eingereicht, gleichfalls für die Jahre 1869 bis 1878, betreffend einzelne Maschinen von Schütt u. Ahrens in Stettin, von denen ich namentlich nur Dampfdreschmaschinen, Mähmaschinen und einige andere Instrumente bezogen habe. Ich bemerke soeben, daß ich hierbei etwas, was eigentlich nicht in den Rahmen meiner Auslassung gehört, mit übergebe. Schütt u. Ahrens haben mir auf demselben Bogen zugleich den Stettiner Import und Export von Maschinen während der Jahre 1869 bis 1877 angegeben, was ja indeß für die verehrliche Kommission auch von Interesse sein dürfte. Außerdem sind auf demselben Bogen auch die in der betreffenden Periode stattgehabten Preisveränderungen für Roheisen am dortigen Platze verzeichnet.

Vorsitzender: Die Maschinen, welche Sie selbst beziehen, sind englische?

Herr **Flügge**: Ich beziehe auch deutsche, aber Dampf-Dreschmaschinen (die man freilich nur etwa in 15—20 Jahren einmal kauft) und Mähmaschinen z. B beziehe ich nur aus England und zwar aus dem Grunde, weil bei uns bis jetzt diese Maschinen noch nicht zuverlässig gearbeitet werden. Man trifft gute deutsche Mähmaschinen, aber im Großen und Ganzen ist es nicht so sicher, weil bei uns die Fabrikanten sich noch nicht spezialisirt und dadurch auf ein Fach eingearbeitet haben und deshalb nicht so gleichmäßig akkurat arbeiten, daß man immer sicher sein kann: die nächste Maschine ist gerade so gearbeitet, wie die vorige.

Vorsitzender: Dehnen Sie dieses Urtheil auf sämmtliche landwirthschaftliche Maschinen aus oder nur auf Mähmaschinen?

Herr **Flügge**: Ich kann nur über die englischen Maschinen urtheilen, die ich selbst gekauft habe: Mähmaschinen und Dreschmaschinen mit Lokomobilen und anderen Beiwerken, als Elevatoren 2c.

Es gibt übrigens auch einzelne Spezialitäten, in denen die deutsche Industrie Vorzügliches leistet, z. B. Torfstechmaschinen, Torfpressen und kleinere Göpelwerke mit Dreschkasten, Häckerlingmaschinen 2c.

Herr **Meier**: Sie sagen uns immer die Preiskurante. Sind das die Preise, die Ihnen die Herren gestellt und die Sie bezahlt haben?

Herr **Flügge**: Ich habe Ihnen diese Frage bereits beantwortet dahin, daß diese Preiskurante die Preise enthalten, die mir die Herren stellen, bis auf den einen in Neu-Brandenburg, welcher seine Einkaufspreise notirt hat.

Herr **Meier**: Liegt nicht ein allgemeiner Preiskurant vor?

Herr **Flügge**: Ja wohl, ein Preiskurant darüber, was in den verschiedenen Jahren das Eisen bei ihnen gekostet hat. Uebrigens wenn ich mir von den Leuten Preiskurante ausbitte, so sind auf denselben vielleicht auch Eisentheile enthalten, die ich zufälligerweise nicht bezogen habe.

Vorsitzender: Es wäre zutreffender gewesen, wenn Sie die Güte gehabt hätten, aus Ihren Büchern auszuziehen, was Sie bezahlt haben.

Herr **Flügge**: Der Gollnower Preiskurant ist der aus meinen Büchern gezogene; für die andere Besitzung kann ich den dem Lieferanten gezahlten Preis aus meinen Büchern nicht angeben, weil ich dort Eisen nicht kaufe, sondern einen Kontrakt mit dem Schmiede habe, wie ich bereits vorher die Ehre hatte, den Herren vorzutragen.

Herr **Stumm**: Ich wollte mir die Frage erlauben, ob Sie über die Preise, die Sie in den verschiedenen Jahren pro Pfund an den Schmied bezahlt haben, uns Mittheilung machen können oder ob Sie dieselben bereits in die Tabellen aufgenommen haben?

Herr **Flügge**: Mittheilungen kann ich darüber machen, aber in die Tabellen habe ich nichts darüber aufgenommen. Die Preise sind abhängig von den Lohnarbeiten überhaupt, nicht allein von den Eisenpreisen, sie sind abhängig von den lokalen Verhältnissen, von der Qualität des Schmiedes, dessen man bedarf und manchen anderen Momenten. Alle solche Verhältnisse wirken mitunter erheblicher darauf ein, als die Eisenpreise. Ich habe z. B. in den Jahren, wo der große Gründerschwindel in Berlin war und wo die Schmiede auf dem Lande ebenso wenig Gesellen bekommen konnten, wie die Maurer in kleinen Städten, wo wir in Beziehung auf solche ländlichen Handwerker blank gestellt waren, dem Schmied eine Erhöhung, ganz abgesehen von den höheren Eisenpreisen, geben müssen, damit er in der Lage war, die Gesellen theurer zu bezahlen, von denen er 3—4 gebraucht.

Vorsitzender: Es würde interessant sein zu erfahren, welchen Schmiedepreis Sie heute bezahlen gegen das Jahr, wo die Zölle noch bestanden.

Herr **Flügge**: Ich muß vorweg wiederholt bemerken: das ist nicht abhängig von den Zöllen allein, sondern auch abhängig von der Qualität des Schmiedes und den anderen angedeuteten Faktoren. Dem Schmied gebe ich zur Zeit noch denselben Geldbetrag, den ich ihm vorher gegeben habe, nämlich 54 ₰ für das Kilo verschmiedetes Eisen. Es ist ganz gleichgültig, ob er theureres oder billigeres Eisen verschmiedet. Es ist das eine Frage, die sich nicht so einfach beantworten läßt, wie Sie zu glauben scheinen. Ich habe z. B. dem Schmied, der zugleich bei mir Krüger war, seit einigen Jahren den Krug abgenommen, woran er einen Verdienst hatte, ohne seine Eisenpreise zu erhöhen, weil er bei diesen trotzdem gut bestehen konnte. Sie müssen annehmen, daß diese ländlichen Handwerker nicht rein auf Geld gesetzt sind, sie haben Wohnung, Acker und irgend welche andere Emolumente. Nun kann man pure in Geld nicht immer ziffermäßig angeben, ob und um wieviel man die bezüglichen Kosten reduzirt oder steigert; es sind komplizirte Vertragsverhältnisse, die da mitspielen. An Geld gebe ich in diesem Falle dem Schmied denselben Preis, er hat aber einen Vortheil, den er früher gehabt hat, nicht mehr.

Herr **Stumm**: Und was haben Sie 1869 in Geld bezahlt?

Herr **Flügge**: Das weiß ich nicht mehr, ist auch, wie schon ausgeführt, gleichgültig, da die ganze Stellung des Schmieds wiederholt verändert ist.

Herr **v. Schloer**: Der Herr Sachverständige haben uns eben bemerkt, daß diese 54 ₰ pro kg doch nicht der ganze Lohn wären, den Sie eigentlich Ihrem Schmied bezahlen, sondern der Schmied hat außerdem bei Ihnen noch die Wohnung und verschiedenes Andere,

(Wird bejaht.)

also z. B. Gartenland und Heu und die Werkstätte, so daß ein Theil des Lohnes, den er erhält, in diesen Nebenbezügen besteht. Ist die Einrichtung derart, daß Ihr Schmied lediglich für Ihre Bedürfnisse arbeitet, oder darf er auch für andere Oekonomen, die in der Nähe wohnen, Schmiedearbeit liefern?

Herr **Flügge**: Er darf liefern, für wen er will; er muß nur meine Schmiedearbeit für einen bestimmten Satz liefern; er bekommt Fixa für einzelne Jahresarbeiten. So bekommt er für Pferdeschlag pro Gespann und Jahr 36 ℳ; die meiste Arbeit wird indeß pfundweis inkl. Material bezahlt.

Herr **v. Schloer**: Können uns der Herr Sachverständige sagen, wie dieser Schmied dieselben Leistungen, die er Ihnen um 54 ₰ für Ihre Besitzungen liefert, von den anderen Oekonomen, von denen er nicht diese Vortheile zu genießen hat, sich bezahlen läßt?

Herr **Flügge**: Ich glaube kaum, daß dieser Fall überhaupt jemals vorgekommen ist; denn der Schmied hat so viel Arbeit auf zwei Gütern von mir, daß er nicht daran denken kann, fremde Arbeit zu übernehmen. Wenn er nicht 3—4 Gesellen hat, kann er kaum die Arbeit leisten. Es sind in Mecklenburg und namentlich in meiner Gegend nur größere Güter und jedes Gut hält sich seinen Schmied. Es könnte höchstens ein Durchreisender sein, der eine Reparatur verlangt.

Das gilt für mein Gut in Mecklenburg. In Pommern kaufe ich das Eisen und der Schmied ist gänzlich mein Deputatist; er bekommt einen bestimmten Jahreslohn, für sich und seine Familie so und so viel Getreide und Kartoffeln und hat die Verpflichtung, für mich zu arbeiten.

Herr **Stumm**: Können Sie uns vielleicht sagen, in welcher Weise die Deputatverhältnisse des Schmiedes, der nicht auf Akkord, sondern in der eben geschilderten Weise bezahlt wird, sich seit 1873 verändert haben? Ob er mehr Lohn oder weniger bekommt?

Herr **Flügge**: Er bekommt dasselbe. Ueberhaupt müssen die Herren nicht glauben, daß auf dem Lande bei Deputatisten die Deputatlöhne durch irgend eine Fluktuation in den Materialien, die wir konsumiren, so rasch influirt werden.

Das Deputat bei dem Schmied ist dasselbe geblieben.

Vorsitzender: Auf die Frage 3 müssen wir noch etwas näher eingehen.

Sie haben uns vorhin gesagt, daß in den Nachweisungen, die Sie uns übergeben, auch die Preise für ausländisches Eisen enthalten wären.

Ist Ihnen bekannt, daß Ihre Schmiede, — sowohl der, für den Sie selbst das Eisen kaufen, als auch derjenige, der sich das Eisen verschafft, wo er will, — ausländisches Eisen für Ihre Zwecke gebrauchen?

Herr **Flügge**: Dürfte ich gleich

Frage 4:

> Vermag die deutsche Eisenindustrie Ihnen das Ausland für alle Zweige seiner Erzeugnisse in Qualität und Quantität zu ersetzen.

und Frage 5:

> Verwenden Sie ausländische Fabrikate oder nicht? Aus welchen Gründen?

mit hineinziehen?

Vorsitzender: Ja!

Herr **Flügge**: Sowohl auf der Besitzung, wo der Schmied Deputatschmied ist und ich das Eisen kaufe, wie auch in Mecklenburg wird ausländisches Eisen verwandt.

Auf der ersteren Stelle wird aber sehr viel mehr schwedisches Eisen verwendet, wie in Mecklenburg, wo der Schmied das Eisen kauft und zwar aus sehr erklärlichen Gründen. Der Schmied, der selbst kauft, verwendet das schwedische Eisen nur zu den Zwecken, zu welchen es ihm unentbehrlich ist. Der Schmied, für den ich das Eisen bezahle, nimmt schwedisches Eisen nicht blos zu den Zwecken, wo er es nothwendig haben muß, sondern auch zu den Zwecken, wo es ihm nur besser erscheint, weil er nicht an der Preisdifferenz zwischen deutschem und schwedischem Eisen ein Interesse hat, wie der andere, so daß sich das Verhältniß zwischen dem Konsum inländischen und schwedischen Eisens so stellt: In Mecklenburg, wo der Schmied das Eisen kauft,

konsumire ich ca. 0,20 pCt. des Gesammtkonsums an schwedischem Eisen (der Verbrauch von englischem Eisen ist unbedeutend); in Pommern dagegen kann ich durchschnittlich die Hälfte auf schwedisches Eisen rechnen. Der Schmied verarbeitet viel lieber schwedisches, wie deutsches Eisen. Ich habe trotz alledem die Erfahrung gemacht, daß ich auf meinem pommerschen Gut weniger Eisen gebrauche, wie auf meinem mecklenburgischen Gut. Nun gebe ich zu, daß da die Verhältnisse des Bodens mitspielen, in Mecklenburg schwerer Boden, in Pommern leichterer Boden ist. Etwas anderes aber kommt dazu. Theurer ist das schwedische Eisen, aber auch haltbarer; der Verschleiß des Eisens ist geringer bei schwedischem Eisen, so daß ich noch bisher keine Veranlassung gehabt habe, diese verhältnißmäßig größere Verwendung von schwedischem Eisen aus wirthschaftlichen Gründen zu inhibiren, die scheinbar sich durch billigeres deutsches Eisen remplaziren läßt, die, wie mir aber im Laufe der Jahre die Rechnungen erwiesen haben, durch die größere Haltbarkeit billiger ist, denn mein Eisenkonsum ist in Pommern verhältnißmäßig geringer, wie in Mecklenburg.

Vorsitzender: Glauben Sie nicht, daß dieser Unterschied auf der Geschicklichkeit des betreffenden Schmiedes beruht?

Herr **Flügge:** Ich glaube, daß der Schmied denselben Grad von Geschicklichkeit auf schwedischem, wie auf einheimischem Eisen besitzt.

Vorsitzender: Sie sagten, er verarbeitet es lieber?

Herr **Flügge:** Er verarbeitet es nicht aus dem Grunde lieber, weil es sich leichter verarbeitet, sondern weil er weniger Reparaturen hat an dem, was er von schwedischem Eisen macht. Das ist das Motiv, was er angiebt.

Das sind die Gründe, warum ich dort mehr schwedisches Eisen konsumire und warum ich mich nicht veranlaßt gesehen habe, das zu inhibiren.

Nun gibt es gewisse Eisenbedürfnisse, die sich nicht von inländischem Eisen herstellen lassen. Da ist z. B. Alles, was zu verschiedenen Plattformen verarbeitet wird, und namentlich bei Bauten machen meine Schmiede z. B die Schraubenbolzen von deutschem, die Muttern dagegen von schwedischem Eisen, weil das letztere elastischer ist und besser hält, und das deutsche, wie sie es nennen, rissig wird und abpflastert. Ebenso wie die ganze Hufnagelfabrikation schwedisches Eisen verwendet, machen wir ja theilweise unsere Hufnägel durch unsere eigenen Schmiede, theils kaufen wir sie. Die Hufnagelfabrik in Eberswalde z. B. verarbeitet nur schwedisches Eisen. Dann wird schwedisches Eisen zur Herstellung gewisser Theile der landwirthschaftlichen Maschinen verwandt, z. B. zu den Fingerbalken und den Messerstangenrücken bei Mähmaschinen, den Trommelwellen bei Dreschmaschinen; Alles, was elastisch, zäh und haltbar sein soll, muß von schwedischem Eisen gemacht werden. Auch die Engländer kaufen das schwedische Eisen zu dem Zweck, um es in ihren Fabriken verarbeiten zu lassen. Ich könnte noch viel darüber anführen, indeß dies genügt.

Englisches Eisen konsumiren wir Landwirthe und ich speziell auch nur in Gestalt von Maschinentheilen, also zu den Ergänzungen der Maschinen, die wir haben; namentlich sind es hier gewisse Gußtheile, zu welchen auch die inländischen Maschinenfabrikanten, wie sie mir selbst gesagt haben, schottisches resp. englisches Roheisen mindestens als Beimischung zu ihrem Guß gebrauchen müssen.

Das wäre das, was ich zur Frage 4 und 5 anzuführen habe, ob ich ausländisches Eisen konsumire und aus welchen Gründen ich es konsumire.

Vorsitzender: Frage 4 verneinen Sie?

Herr **Flügge:** Frage 4 verneine ich und Frage 5 glaube ich genügend erörtert zu haben.

Herr **Stumm:** Wo der Schmied auf Deputat gesetzt ist, bezahlen Sie diese Fakturen an den Eisenhändler direkt?

(Wird bejaht.)

Und wird immer genau unterschieden zwischen schwedischem und inländischem Eisen, sodaß aus den Fakturen unzweifelhaft hervorgeht, was schwedisch ist und was nicht?

Herr **Flügge:** Der Schmied sucht das Eisen selbst aus. Ob ich betrogen werde oder nicht, das weiß ich nicht.

Herr **Stumm:** Also auf der Faktura steht: so und so viel schwedisches, so und so viel deutsches Eisen?

Vorsitzender: Die Preisunterschiede gehen aus den Verzeichnissen hervor?

Herr **Flügge:** Ja!

Herr **Stumm:** Ist alles schwedische Eisen mit einer Fabrikmarke versehen?

Herr **Flügge:** Das kann ich nicht bestimmt behaupten, glaube aber, daß der Schmied sich hinreichend vergewissert.

Herr **Meier:** Stangeneisen pflegt es zu sein.

Herr **Stumm:** Ich bin anderer Ansicht. Ich möchte das von dem Herrn Sachverständigen wissen.

Herr **Flügge:** Ob mir deutsches Eisen für schwedisches verkauft wird, — diese Frage kann ich selbstredend nicht beantworten. Ich habe, wie gesagt, die Ueberzeugung, daß, wenn die Leute mir schwedisches Eisen verkaufen, es auch solches ist.

Vorsitzender: Ich glaube auch nicht, daß diese Supposition von dem Kommissionsmitgliede beabsichtigt war.

Herr **Stumm:** Die Möglichkeit der Verwechselung ist jedenfalls denkbar.

Herr **Flügge:** Die Verwechselung müßte denn schon bei dem Kaufmann stattgefunden haben.

Herr **Stumm:** Ich kann aus eigener Erfahrung angeben, daß ich seit einigen Jahren jeden Stab Eisen stempeln lasse, weil das lothringische Eisen vielfach als Neunkirchener Eisen auf dem süddeutschen Markte verkauft worden war.

Herr **Flügge:** Ich stelle die Möglichkeit durchaus nicht in Abrede; ich gebe auch zu, daß Vorurtheile bei solchen Schmieden herrschen mögen. Ich bin aber nicht selbst Schmied, was ich mittheile, ist das, was ich im Wesentlichen von den Schmieden erfahren habe. Bei den Beobachtungen, die ich in dieser Beziehung gemacht, muß die Brille, durch die ich sehe, naturgemäß mein Techniker in der qu. Sache sein.

Schließlich noch einmal über die Qualität des Eisens: Wenn mir der Beweis geführt ist, daß da, wo ich schwedisches Eisen verwende, die Sachen länger halten, so habe ich Neigung und Ursache zu glauben, daß schwedisches Eisen bessere Eigenschaften hat. Ich habe mir sagen lassen, daß das weniger an der ursprünglichen Qualität des Erzes liegt, sondern daran, daß Schweden in der Lage ist, sein Eisen mit Holzkohlen bearbeiten zu können, während Deutschland es mit Koks machen muß. Vielleicht kommt Schweden auch dahin, daß es nicht mehr mit Holzkohlen arbeiten kann; dann würde hiernach die bessere Qualität seines Eisens ein Ende haben.

Zur Beantwortung der

Frage 6:

> In welcher Weise ist die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Eisenzölle seit 1873 nachtheilig oder vortheilhaft für Sie gewesen? Hat besonders das Gesetz vom 7. Juli 1873 einen Einfluß auf die Preise von Eisen und Eisenfabrikaten ausgeübt, und event. welchen?

bemerke ich:

Es ist allerdings schwer, ziffernmäßig nachzuweisen, ob und um wie viel die Zollreduction im Jahre 1873—74 auf die Preise influirt hat; denn es war in den Jahren eine solche rapide Preissteigerung durch die Konjunktur eingetreten, daß es mir wenigstens unmöglich sein würde, den qu. Nachweis anders als auf logischem Wege zu führen, und auf diesem Wege komme ich dahin und muß ich dahin kommen,

daß allerdings ein Einfluß geübt worden ist, und das Eisen andernfalls noch um den Zollbetrag höher gestiegen sein würde. Durch Thatsachen kann ich das allerdings nicht beweisen. Eher würde es mir möglich sein zu beweisen, daß die Aufhebung des letzten Zolls 1877 einen sofortigen Einfluß auf die Preise geübt hat. Es ist dies bei den einzelnen Eisensorten, die wir verarbeiten, noch nicht einmal so genau nachzuweisen, als bei den fertigen Ackerinstrumenten, welche wir kaufen. Z. B. von den Grubbern, die 6 bis 8 Zentner wiegen — das ist ein Ackerinstrument mit mehreren Scharen, womit man den Acker tief aufreißt und durchwühlt — kostete dieselbe Nummer vor 1877 210 *M.*, jetzt 190 *M.*; eine leichtere Nummer, die vorher 190 *M.* kostete, kostet jetzt 170; die Nummer, die vorher 165 *M.* kostete, kostet jetzt 150 *M.*

Vorsitzender: Die höheren Preise sind die von vor dem 1. Januar 1877?

Herr **Flügge**: Ja. Und dann hat mir der Lieferant gesagt, bei diesen Instrumenten, die in England gemacht werden, decke sich die Preisreduktion in Folge der Zollaufhebung nicht blos mit dem ausfallenden Zollbetrag, sondern betrage immer noch etwas mehr, weil die Ersparniß der Kosten, die die Zollplackerei veranlaßt, auch mit in Rechnung falle. Also die Reduktion ist danach eine etwas größere, als der nackte Zollbetrag. Bei den großen Instrumenten ist dasselbe Verhältniß. Die großen Dampfdreschmaschinen, die 190 Zentner wiegen, kosteten 1876 9 600 *M.*, und kosteten 1877/78 8 500 *M.*

Herr **Stumm**: Es würde das also eine Differenz sein, die etwa das Dreifache des aufgehobenen Zolles ausmacht.

Here **Flügge**: Ja. Es kommt hinzu, daß die Eisenpreise auch heruntergegangen sind, aber nicht in dem Maße.

Herr **Stumm**: Es würde also die Differenz von dem Herrn Sachverständigen nicht allein auf die Aufhebung der Zölle zurückgeführt werden, sondern auch auf die Ermäßigung der Eisenpreise an sich.

Herr **Flügge**: Ganz bestimmt. Es sind drei Faktoren, die mitwirken, einmal die Ermäßigung der Eisenpreise. Würde der Eisenpreis ganz derselbe geblieben sein, so würde etwas mehr wie der Zoll, ein Betrag, der etwa den Kosten und Umständen entspricht, die man bei der Verzollung hatte, zum Zoll hinzugetreten sein, um so viel würde das Instrument billiger geworden sein; daß es nun noch billiger geworden ist, ist der Konjunktur zuzuschreiben. Ich beziehe von einem Schmied und Maschinenbauer aus der Neumark nach Mecklenburg hin Pflüge und habe mir periodisch einen Satz Pflüge kommen lassen. 1869 kosteten diese Pflüge 25 *M.* 50 ₰, 1873 stiegen sie auf 30 *M.*, 1877 fielen sie von 30 *M.* auf 24 *M.* und jetzt kosten sie 23 *M.* Nun ist ja namentlich bei den kleineren Fabrikanten die Preisreduktion, wie die Preiserhöhung nicht immer so plötzlich. Sie haben ihr Eisen auf Lager und wenn die Preise steigen, so steigen sie mit dem Preise ihrer Erzeugnisse, da sie das Eisen billig gekauft haben, nur allmählich höher, ebenso wenn der Preis heruntergeht und sie haben das Eisen theurer gekauft, dann gehen sie auch nicht so rasch herunter, ihren Kunden gegenüber; so ist dieser Mann erst auf 24 *M.* gegangen im Jahre 1877, und jetzt 1878 verkauft er denselben Pflug für 23 *M.*

Vorsitzender: Frage 7:

Findet bei Lieferungen eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie statt?

und Frage 8:

In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

greifen für den Herrn Sachverständigen nicht Platz, sondern beziehen sich auf Eisenbahnverwaltungen.

Frage 9:

Würde die Wiedereinführung von Zöllen für die Produkte der deutschen Eisenindustrie Nachtheile für Sie herbeiführen und in welchem Maße?

Herr **Flügge**: Den ersten Theil der Frage beantworte ich natürlich mit Ja.

Um das Maß festzustellen, muß ich meinen Eisenkonsum ins Auge fassen, der jährlich ppr. 248 Ctr. beträgt. Dieser Eisenkonsum ist jedenfalls nicht zu hoch, eher zu niedrig angegeben. Würde ich also beispielsweise in Folge einer Zollerhöhung für das Eisen 1 *M.* mehr bezahlen müssen, so würde ich 248 *M.* einfach mehr bezahlen, was ein Kapital von ppr. 6 200 repräsentirt. Das ist ja keine gewaltige Sache aber es ist eine Reduktion meines Grundwerths um 6 200 *M.* Ich habe schon angegeben, daß ich 7 500 Morgen bewirthschafte, exklusive Wiesen und Wald; wenn ich nun meinen Eisenkonsum auf den Morgen Ackerland berechne, so kommen 3,3 Pfd. heraus, und die setzen sich folgendermaßen zusammen: In meinen eigenen Schmieden verarbeite ich, wie ich aus meinen Wirthschaftsrechnungen ganz genau ausgezogen habe — die ganz kleinen Bruchtheile habe ich nicht berücksichtigt, darauf kommt es ja auch nicht an — 2,20 Pfd. Was ich in Gestalt von fertigen Instrumenten, Ergänzung, Erhaltung und Ersatz der Maschinen, was ich ferner durch Eisenverwendung in akkordmäßigen landwirthschaftlichen Bauten pro Jahr verbrauche, beträgt 0,90 Pfd. pro Morgen, jedenfalls nicht weniger; es könnte eher sein, daß ich noch etwas vergessen habe.

Herr **Meier**: Haben Sie irgend eine Industrie auf Ihren Gütern?

Herr **Flügge**: Zwei Ziegeleien, aber was die verbrauchen, ist verhältnißmäßig unbedeutend. Eine Brennerei habe ich zu Anfang der 50er Jahre in Betrieb gehabt, habe sie aber eingehen lassen.

Ferner: Ein Faktor muß noch mit in Rechnung gezogen werden, das ist dasjenige Eisen, was die ländlichen Arbeiter für ihre Person in Gestalt von eigenem Geschirr in die Landwirthschaft zur Bewirthschaftung meines Gutes mitbringen müssen, und das beträgt ca. 0,2 Pfd. pro Mann. Solcher Mann muß seine 3—4 Sensen halten, seine 3 bis 4 Spaten, Gräber und Schaufeln haben, verschiedene Forken und Hacken, beschlagene Karren, Axt und Beil. Die Rechnung eines solchen Tagelöhners beläuft sich beispielsweise in Mecklenburg etwa auf 10—12 *M.* jährlich, in Pommern auf 6—8 *M.* jährlich. Ich würde also auf einen Gesammtkonsum an Eisen kommen pro Jahr und Morgen von 3,30 Pfd. Das gilt für meine Besitzungen. Ich habe nun von verschiedenen anderen Grundbesitzern ähnliche Aufstellungen machen lassen, für deren Genauigkeit ich aber nicht einstehen kann; danach beträgt der geringste Satz der mir mitgetheilt ist, 3 Pfd., der höchste 3,65 Pfd., alles Angaben von Wirthschaften ohne Industrie. Es gibt andere Gegenden, wo der Eisenkonsum noch stärker ist, beispielsweise in holzarmen Gegenden, wo zu landwirthschaftlichen Bauten eiserne Schienen statt der hölzernen Balken verwendet werden.

Vorsitzender: Sie sagen also, daß Sie bei Wiedereinführung der Zölle, die Sie ppr. auf 1 *M.* pro Zentner veranschlagen, eine Mehrausgabe von 248 *M.* haben würden?

(Wird bejaht.)

Sie setzen also zunächst dabei voraus, daß durch die Wiedereinführung des Zolles der Preis ohne Weiteres um 1 *M.* in die Höhe gehen würde. Würden Sie da keinen Ausgleich finden in der Belebung Ihres Gutsbetriebes durch die Belebung der inländischen Industrie, der diesen Ausfall decken würde?

Herr **Flügge**: Es ist mir lieb, daß diese Frage gestellt wird; ich muß aber bemerken, daß diese Frage nicht einen rein praktischen, sondern einen theoretischen, ich möchte sagen spekulativen Charakter hat, so daß ich also bei Beantwortung derselben dem mir seiner Zeit in der Zuschrift des Herrn Vorsitzenden ausgedrückten Wunsche, mich von allen theoretischen Auseinandersetzungen fernzuhalten, kaum werde entsprechen können.

Vorsitzender: Ich bemerke, daß die Frage eine hochpraktische ist. Ich sollte meinen, daß durch die Praxis festgestellt werden könnte, ob Sie bei dem jetzigen Danieberliegen der Industrie eine Einbuße in Ihrem ländlichen Betriebe und in dem Vertriebe Ihrer ländlichen Produkte erlitten haben, während Sie umgekehrt schließen könnten, ob, wenn sich die deutsche Industrie wieder belebt, Sie einen Vortheil haben werden, durch den Vertrieb Ihrer Produkte. Ich glaube, das ist praktisch.

Herr **Flügge**: Ich werde die Frage so praktisch beantworten, wie sie gestellt ist.

Ich gebe zu, daß in Folge einer künstlichen Belebung der Industrie ein lokaler Konsumtionsmarkt dadurch geschaffen werden kann, daß die Arbeiter höhere Löhne bekommen und also in die Lage gesetzt sind, mehr landwirthschaftliche Produkte zu verzehren. Dadurch, daß sie blos translozirt werden von einer Industrie auf die andere, wird nicht mehr konsumirt, mehr konsumirt kann nur werden, wenn angenommen wird, daß die Industriearbeiter höhere Löhne bekommen. Das trifft aber nur lokal zu, und zwar insoweit die Konsumtionsartikel mit Leichtigkeit an den Konsumtionsplatz geschafft werden können, dann wird sich der Preis der Konsumtionsartikel um die Kosten des zur Deckung des Bedarfs nöthigen Transports aus weitergelegenen Gegenden heben, aber nicht um mehr. Nun ist mir aber nicht zweifelhaft, daß dieser örtliche Vortheil auch örtliche Nachtheile mit sich bringt. Die produzirende Landwirthschaft steht dort dann vor der Alternative, entweder Mangel an Arbeitskräften zu haben oder aber dieselben höheren Löhne zahlen zu müssen, welche die sich entwickelnde Eisenindustrie geschaffen hat. In dem Augenblick, wo dieser Markt geschaffen wird, werden also die Produktionskosten der Landwirthschaft in demselben Maße erhöht, und ich halte diesen Nachtheil für größer wie den anderseitigen Vortheil, und zwar aus dem Grunde, weil die Erhöhung der Produktionskosten durch die erhöhten Arbeitslöhne nicht ausgeglichen wird durch die Preise aller Produkte der Landwirtschaft, sondern nur durch diejenigen Produkte der Landwirthschaft, welche gerade auf dem Konsumtionsmarkt gängig sind. Z. B. würde ein wiesenreiches Gut mit Roggenboden, auf welchem Brennerei betrieben und auch Fleisch produzirt wird, in seinen Konsumtionsartikeln einen guten Markt haben; ein Weizengut würde aber wahrscheinlich nicht den entsprechenden Vortheil des örtlichen Markts haben, weil der Weizenpreis von dem Weltmarkt mehr beherrscht wird. Das ist die Schattenseite des lokalen Einflusses der Belebung der Eisenindustrie auf die Landwirthschaft gegenüber der Lichtseite.

Was die landwirthschaftliche Produktion der fernerliegenden Gegenden betrifft, z. B. der Norden und Osten Deutschlands, so haben diese lokalen, industriellen Entwickelungen gar keinen Einfluß auf den Preis ihrer Produkte. Ich habe noch nie anders Weizen verkauft als zum Export nach England, und die Kaufleute, die die höchsten Preise für Weizen bezahlen, bringen den Weizen nach England. Wenn in Oberschlesien und am Rhein die Industrie blüht, haben wir dadurch für unsere Produkte noch keinen besseren Markt. Der Seeweg ist billiger als der Landweg.

Herr **Stumm**: Sie würden also der Ansicht sein, daß Ihre Verkaufspreise direkt mehr influirt werden durch einen relativ günstigen Stand der Industrie in England, als in Deutschland?

Herr **Flügge**: Darüber habe ich keine bestimmte Meinung ausgesprochen, denn der relativ günstige Stand der Industrie in England an sich macht den Markt auch noch nicht. Die Preise richten sich überhaupt bei den heutigen Verkehrsverhältnissen nicht nach der Industrie eines einzelnen Landes, sondern nach Angebot und Nachfrage auf dem Weltmarkt.

Herr **Stumm**: Ist bei den Berechnungen, die Sie über den Eisenkonsum pro Morgen mitgetheilt haben, auch der Abgang an altem Eisen in Abzug gebracht? Wenn z. B. ein neuer Dampfkessel eingelegt wird, ein alter kommt heraus, haben Sie da das Gewicht des alten abgezogen?

Herr **Flügge**: Selbstredend sind bei meinen Angaben nur diejenigen Eisentheile in Ansatz gekommen, die ich wirklich bezahlt habe; wenn ich also bei dem Kauf altes Eisen angebe, so wird das alte Eisen nicht mitgerechnet. Uebrigens kommt das auch in der Landwirthschaft sehr wenig vor.

Vorsitzender: Sie bezahlen dann so viel weniger?

Herr **Stumm**: Ich meine nicht den Werth, sondern die Quantitätsbeträge.

Herr **Flügge**: Ich verstehe; die Quantitätsbeträge habe ich ganz genau so berechnet.

Jedes Pferd verschleißt z. B. an seinen Hufen ca. 30 Pfd. Eisen jährlich und das ist reiner Abgang, der gar nicht weiter verwerthet wird.

Herr **Stumm**: Gehört dem Schmied, der auf Ihrem mecklenburgischen Gute in Akkord arbeitet, das alte abgängige Eisen auch, oder wird es zu Ihren Gunsten verkauft?

Herr **Flügge**: Der bekommt für altes Eisen einen anderen Satz, nämlich 12 ₰, wenn ich nicht irre. In meinen Angaben ist nur der Konsum an neuem Eisen berechnet und es ist nicht nur das, was ich bei dem Schmied verarbeiten lasse, sondern es sind auch die Rechnungen des Schmiedes beim Kaufmann geprüft worden.

Herr **Stumm**: Das heißt, wenn er altes Eisen verarbeitet, bekommt er einen anderen Satz. Nun gibt es aber auch altes Eisen, welches er nicht wieder verarbeiten kann, das wird doch verkauft; wird das zu seinen oder zu Ihren Gunsten verkauft?

Herr **Flügge**: Wenn er altes Eisen hat, mag er dies verkaufen. Ich habe noch nie altes Eisen dort verkauft, und ich besinne mich überhaupt nicht, daß das vorgekommen wäre in anderer Gestalt als bei Maschinen, und diesen Faktor habe ich genau in Rechnung gezogen. Wenn ich z. B. eine Mähmaschine habe, von der es sich vielleicht nicht mehr verlohnt, sie repariren zu lassen, oder es ist eine neue Erfindung gemacht worden, so daß ich mir lieber eine neue Art Maschine anschaffe, als daß ich die alte repariren lasse — in einem solchen Falle habe ich die alte Mähmaschine mit angegeben und nur das Plus bezahlt, da ist denn auch nicht der volle Preis der neuen Maschine berechnet, sondern nur der Preis nach Abzug des Erlöses aus der alten Maschine. Wenn ich eine größere, selten vorkommende Neuanschaffung gemacht habe, so habe ich auch nicht dem betreffenden Jahr die ganzen Kosten zur Last gelegt, sondern ich habe die Amortisation und die Verzinsung des Anlagekapitals gerechnet.

Herr **Stumm**: Es würde interessant sein zu wissen, in welcher Weise diese Amortisationsziffer gerechnet ist, der Eine kann mehr nehmen, der Andere weniger. Dadurch würden wir erst in die Lage kommen, die verschiedenen Angaben über den jährlichen Eisenverbrauch in Verbindung zu bringen.

Herr **Flügge**: Was ich gesagt habe, bezieht sich auf große Maschinen; kleinere Maschinen werden satzweise ergänzt. Man kauft z. B. alle Paar Jahre einige Sätze von Pflügen

u. dgl. Bei der großen Dampfdreschmaschine habe ich 20 Jahre angenommen, aber ich glaube kaum, daß sie 20 Jahre halten wird. Ich gehe jetzt schon nach 9 Jahren damit um, mir einen neuen Apparat zu kaufen. Bei landwirthschaftlichen Bauten habe ich 5 pCt. Zinsen und auf Unterhaltungskosten und Amortisation 3 pCt. in Ansatz gebracht, während die Meisten 10 pCt. im Ganzen rechnen. Ich glaube, daß man nicht weniger rechnen darf.

Herr **Stumm**: Auf welche Zeit bezieht sich der Eisenverbrauch pro Morgen, den Sie angegeben haben?

Herr **Flügge**: Von 1869 an bis jetzt. Ich kann den Eisenkonsum, wenigstens auf der einen Besitzung, sogar vom Jahre 1812 an nachweisen, weil von da ab ganz genau Buch geführt worden ist.

Herr **Stumm**: Ich würde es sehr dankbar begrüßen, wenn Sie nicht nur von 1812 an, sondern wenn Sie angeben könnten, welches der jährliche Eisenverbrauch für eine möglichst lange Zeitperiode gewesen ist, aber nicht im Durchschnitt, sondern für jedes einzelne Jahr.

Herr **Flügge**: Das habe ich von 1868 nachgewiesen. Von einem Gut könnte ich das von 1812 an, von dem anderen Gut von 1850 an nachweisen.

Vorsitzender: Das würde Ihnen aber hier nicht mehr möglich sein.

Herr **Flügge**: Nein. Ich habe geglaubt, daß es genügend wäre, die von Ihnen vorgeschriebenen Jahre 1869—78 zu berechnen, ich führte das nur an, um Ihnen zu beweisen, daß über diesen Punkt in der Landwirthschaft auch Buch geführt wird, daß also unseren Angaben ein gewisser Grad von fides beizumessen ist.

Herr **Stumm**: Würden Sie vielleicht von 1869 bis jetzt den jährlichen Eisenverbrauch angeben können?

Herr **Flügge**: Ich würde angeben können, was meine Schmiede verarbeitet haben. Für den übrigen Konsum würde es mir insofern schwer sein, als es mir jetzt dazu an Zeit mangelt. Es sind Jahre darunter, wo ich viel mehr gebraucht habe und andere, wo der Verbrauch ein geringerer war. Ich glaube, daß der Durchschnitt genügt, denn wenn ich in einem Jahre gebaut habe, so schlägt das so sehr gar nicht zu Buch und in dieser ganzen Periode habe ich nur eine einzige Dampfdreschmaschine gekauft. Von Mähmaschinen kaufe ich etwa jedes Jahr eine. Ich habe im Ganzen 8 oder 9.

Vorsitzender: Sie haben die Frage 9 dahin beantwortet, daß Sie die Wiedereinführung von Zöllen für schädlich in Bezug auf Ihre Produkte erklären?

(Wird bejaht.)

Deshalb erübrigt es die Frage 10 zu erörtern.

Frage 10:

Welche Zollsätze halten Sie event. ohne wesentliche Schädigung Ihrer Interessen für zulässig?

Herr **Flügge**: Ein Zoll von der von mir supponirten Höhe von 1 ℳ. ungefähr, vorausgesetzt, daß er wirklich ein Finanzzoll wäre, würde ein Opfer sein, welches ich pflichtgemäß tragen würde zu Gunsten des Gemeinwohls und auch allenfalls tragen könnte. Ist es aber ein Zoll, der nicht dem Staate als Finanzquelle zufließt, sondern von mir, dem Einen Staatsangehörigen, bezahlt würde an eine Gruppe anderer Staatsangehöriger, so würde ich sagen, daß ich für einen solchen Zoll überhaupt nichts übrig habe, und so fasse ich den projektirten Eisenzoll auf. Man sagt, der Zoll kommt der Eiseninduſtrie zu gut; diese abstrakte Ausdrucksweise halte ich für einen Euphemismus, denn es ist pure der Eisenindustrielle, der den Zoll einsteckt. Der Zweck des Zolles würde ja auch verfehlt sein, wenn er nicht dazu diente, den Eisenindustriellen in die Lage zu setzen, seine Preise zu erhöhen.

Herr **Stumm**: Sie würden durch diese Konklusion zugeben, daß, wenn der Zoll eingeführt würde, Sie auf schwedisches Eisen verzichten könnten, denn der Zoll, der auf schwedisches Eisen bezahlt wird, wird nicht dem deutschen Eisenindustriellen in die Taschen fallen?

Herr **Flügge**: Soweit ich speziell schwedisches Eisen nothwendig gebrauchen muß, würde ich den Zoll allerdings zu Gunsten des Staates bezahlen. Aber soweit das mit dem inländischen konkurrirende ausländische Eisen durch den Zoll im Preise gesteigert wird, wird doch die inländische Industrie jedenfalls ihre Preise um denselben Betrag erhöhen, denn wenn sie das nicht thäte, würde sie ihre Rechnung überhaupt nicht verstehen. Ich sehe überhaupt einen andern Zweck des Zolles nicht ein. Einen Finanzzoll würde ich nur dann darin sehen können, wenn die inländische Industrie auch mit einer entsprechenden Steuer belastet würde; da das aber nicht geschehen soll, kann es nur ein Zoll zum Schutze der inneren Industrie sein, und der Schutz kann nur darin gefunden werden, daß eine Preiserhöhung stattfindet, welche die Konsumenten bezahlen. Eine andere Auffassung kann ich nicht gewinnen.

Vorsitzender: Wenn weiter keine Fragen zu stellen sind, so schließe ich die Vernehmung und statte dem Herrn Sachverständigen unsern Dank ab.

(Schluß der Vernehmung 3 Uhr 45 Minuten.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Vierzigste Vernehmung

am

27. November 1878

(Vormittag 10 Uhr).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender.
- " Geh. Ober-Regierungsrath Huber.
- " König. Bayr. Staatsrath v. Schloer.
- " Geh. Kommerzienrath Stumm.
- " H. H. Meier.
- " Geh. Bergrath Dr. Wedding.

Sachverständiger: Herr Roth aus Lollar bei Gießen, als Stellvertreter des Herrn Buderus.

(Fragebogen A.)

Vorsitzender: Als Vertreter des Herrn Buderus ist Herr Roth erschienen. — Die Werke, welche Sie vertreten, liegen in Hessen und Nassau?

Herr **Roth:** Ja, in Wetzlar und in Lollar bei Gießen. Wir stellen Qualitäts-Puddelroheisen und seit Anfang dieses Jahres auch Gießereiroheisen dar.

Vorsitzender: Woher beziehen Sie Ihre Rohmaterialien?

Herr **Roth:** Die Erze aus Nassau und Oberhessen, die Koks aus Westfalen, aus dem Ruhrgebiet.

Vorsitzender: Wieviel Hochöfen sind bei Ihnen im Gange?

Herr **Roth:** Gegenwärtig 3, wir besitzen deren 5, 2 in Wetzlar und 3 in Lollar. Von den beiden Wetzlarer Hochöfen ist zur Zeit einer im Betriebe, in Lollar sind es deren 2.

Vorsitzender: Wie groß ist Ihre Produktion?

Herr **Roth:** Wir produziren auf beiden Werken zusammen 1 Million Zentner pro Jahr, in der Regel etwas mehr.

Vorsitzender: Wie ist das Verhältniß von Gießereiroheisen zum Puddelroheisen?

Herr **Roth:** Das Gießereiroheisen wird mit 1 Hochofen der Main-Weser-Hütte zu Lollar erblasen und beträgt 7300 t pro Jahr. Der Rest ist Qualitäts-Puddelroheisen.

Vorsitzender: Wir würden in den Fragebogen eintreten und zunächst auf die Selbstkosten kommen.

I.

Wirthschaftliche Lage der deutschen Eisenindustrie an und für sich und mit Rücksicht auf die Produktionsverhältnisse des Auslandes

a. Selbstkosten.

Frage 1:

Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Herr **Roth:** Auf Sophienhütte bei Wetzlar betrugen die Selbstkosten im Jahre 1877 $60{,}_{33}$ ℳ pro Tonne, auf Main-Weser-Hütte $67{,}_{32}$ ℳ.

Die Kosten der Rohmaterialien betrugen: Koks auf Sophienhütte pro Tonne $16{,}_{50}$ ℳ; auf Main-Weser-Hütte $16{,}_{60}$ ℳ; die kleine Differenz hat ihren Grund darin, daß Main-Weser-Hütte ca. 20 kg weiter vom Kohlenrevier entfernt liegt als Sophienhütte.

Die Erze kosteten pro Tonne auf Sophienhütte $8{,}_{30}$ ℳ, auf Main-Weser-Hütte $9{,}_{70}$ ℳ. Es sind Roheisensteine, manganhaltige Brauneisensteine und sogenannte Basalteisensteine. Letzteres sind Brauneisensteine mit einem geringen Mangangehalt, etwa 1 pCt., und ungefähr 47 pCt. Eisen.

Wir haben ein Ausbringen von 37 bis 38 pCt. aus den Erzen und 27 bis 28 pCt. aus dem Möller.

Vorsitzender: Wie hoch stellen sich die Kosten für den Kalk?

Herr **Roth:** Auf Sophienhütte $2{,}_{30}$ ℳ pro Tonne, auf Main-Weser-Hütte $3{,}_{97}$ ℳ. Alle diese Zahlen sind dem Abschlusse pro 1877 entnommen.

Herr **Meier:** Juli 1877 oder Kalenderjahr?

Herr **Roth**: Wir schließen mit dem Kalenderjahre ab. Steinkohlen kosteten 12,30 ℳ auf Sophienhütte und 12,61 ℳ auf Main-Weser-Hütte.

Vorsitzender: Welche Kohlen sind das?

Herr **Roth**: Von Dahlhausen ꝛc.; es sind Steinkohlen zum Kesselheizen; wir nehmen dazu melirte Kohlen.

Die Kosten der Rohmaterialien loko Werk werden bei den Erzen, die nur auf kurze Entfernungen transportirt werden, durch die Frachten mehr beeinflußt, als bei Kohlen und Koks, welche aus größerer Entfernung bezogen werden.

Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Die Kosten der Rohmaterialien werden auf unseren Nachbarwerken ungefähr ebenso viel betragen wie bei uns. Ich habe auf dem einzigen im Betriebe befindlichen Nachbarwerke dieserhalb angefragt, aber keinen Aufschluß bekommen, wahrscheinlich weil man sich scheute, einem Konkurrenzwerke genaue Angaben darüber zu machen, aber ich glaube, wie gesagt, nicht, daß die dortigen Selbstkosten, von den unserigen wesentlich verschieden sind. Wir haben 2 Nachbarwerke, die Georgshütte bei Burgsolms, eine kleine Stunde von Wetzlar, welche Sr. Durchlaucht dem Fürsten von Braunfels gehört, und die Lahnhütte bei Gießen.

Das erstere Werk wird vermuthlich deshalb etwas theurer produziren als wir, weil die Anlage ursprünglich für drei Hochöfen projektirt war, während nur einer fertig gestellt und in Betrieb gesetzt wurde. In Folge dessen sind Amortisation, Zinsen und Generalkosten jedenfalls höher als bei uns. Die Lahnhütte mußte nach einjährigem Betriebe liquidiren.

Frage 3:

Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:
- die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien und Halbfab ikate?
- die Transportkosten derselben?
- die Arbeitslöhne?
- die allgemeinen Betriebs-, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

Ich erlaube mir, eine tabellarische Zusammenstellung zu überreichen, in welcher die betreffenden Angaben enthalten sind.

(Die hierher gehörende Tabelle I. siehe nebenstehend.)

Vorsitzender: Die würden Sie dem Druck übergeben können?

Herr **Roth**: Ja. Zur Frage 3 möchte ich noch bemerken, daß bei der Selbstkostenberechnung für die Eisensteine die Marktpreise derselben in Rechnung gesetzt wurden; einen Theil unseres Eisensteinbedarfs fördern wir selbst, den anderen Theil kaufen wir. Rechnen wir nun für unsere eigenen Eisensteine nur die Gewinnungs- und Transportkosten und für die übrigen die Kaufpreise, so stellt sich der Eisenstein loko Sophienhütte auf 6,70 ℳ, loko Main-Weser-Hütte auf 8,32 ℳ pro Tonne. Auf die Tonne Roheisen ausgerechnet, macht dies bei Sophienhütte 18,60 ℳ und bei Main-Weser-Hütte 23,50 ℳ. Der Selbstkostenpreis pro Tonne Puddelroheisen ändert sich danach auf Sophienhütte auf 56 ℳ und auf Main-Weser-Hütte auf 64,10 ℳ; bei Gießereiroheisen pro Tonne Roheisen auf 65,40 ℳ gegen 68,46 ℳ. Sämmtliche Kohlen und Koks wurden gekauft, da die Firma

(Fortsetzung Seite 695.)

Tabelle I.

Die Selbstkosten für Qualitäts-**Puddelroheisen** setzen sich pro 1877 folgendermaßen zusammen:

	Sophienhütte.		Main-Weser-Hütte.	
	Betrag. ℳ	Prozent der gesammten Produktionskosten.	Betrag. ℳ	Prozent der gesammten Produktionskosten.
Für Koks	20,36	33,75	21,88	32,50
„ Eisenstein . .	22,39	37,11	23,84	35,41
„ Kalkstein . . .	2,36	3,91	4,45	6,61
„ Steinkohlen . .	0,54	0,90	0,19	0,28
„ Rohmaterial überhaupt . .	45,65	75,67	50,36	74,80
„ Arbeitslöhne . .	5,24	8,69	6,72	9,98
„ Gehälter . . .	0,56	0,93	1,63	2,42
„ Diverse . . .	1,54	2,55	1,93	2,87
„ Amortisation und Zinsen . . .	7,00	11,60	6,34	9,42
„ Allgemeine Ausgaben (Grund-, Gebäude- und Gewerbesteuer, Versicherungs-Prämie, Generalverwaltung) . .	0,34	0,56	0,34	0,51
	14,68	24,33	16,96	25,20
Summa	60,33 pro t Roheisen.		67,32 pro t Roheisen.	

Die Selbstkosten für Gießereiroheisen auf Main-Weser-Hütte setzen sich wie folgt zusammen:

	Betrag. ℳ		Prozent der gesammten Produktionskosten.	
1650 kg Koks à 16,60 ℳ . . .	27,39		39,9	
2200 „ Eisenstein à 8,32 ℳ .	18,30		26,7	
1200 „ Kalkstein à 3,40 ℳ . .	4,08		5,9	
— „ Steinkohlen	—		—	
Rohmaterialien überhaupt . . .	49,77		72,5	
Arbeitslöhne	5,80		8,4	
Gehälter	1,22		1,8	
Diverse	1,93		2,8	
		58,72		85,5
Amortisation und Zinsen . . .		6,43		9,3
Allgemeine Ausgaben (d. i. Grund-, Gebäude- und Gewerbesteuer, Versicherungsprämien und Generalverwaltung		0,34		0,5
Mehrkosten, wenn auch die Eisensteine eigener Förderung zu Marktpreisen gerechnet werden . .		3,17		4,7
in Summa		68,66		100,00

Anlage A. Zur 40. Vernehmung, Seite 695.

Graphische Darstellung

der Verkaufspreise und

der directen Productionskosten

der Sophien-Hütte

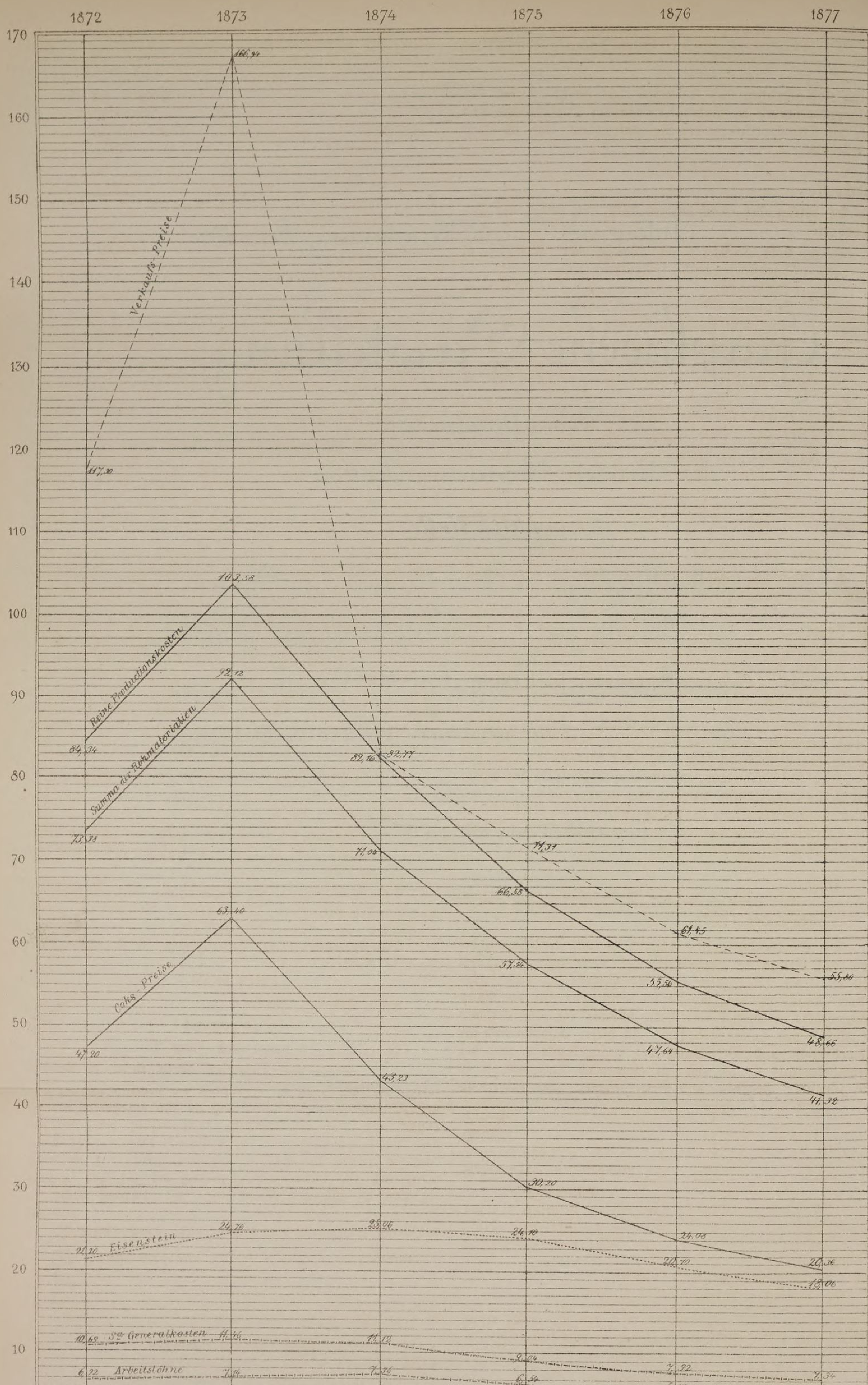
ohne Berücksichtigung von Amortisation und Zinsen,

sowie der Marktpreise der Eisensteine eigener Gruben

und der allgemeinen Ausgaben für Versicherungen, Communal-Einkommensteuern, Generalverwaltung.

pro 1000 kg. in Mark

für die Zeit von 1872 bis 1877.



1872
1873
1874
1875
1876
1877
170
160
150
140
130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0
Verkaufs-Preise
Reine Productionskosten
Summa der Rohmaterialien
Coks-Preise
Eisenstein
Generalkosten
Arbeitslöhne
Kalk
Beamte
Steinkohlen

eigene Kohlengruben und Kokereien nicht besitzt. Ueber den Gesammtverbrauch an Rohmaterialien auf Sophienhütte und über die Transportkosten der Rohmaterialien lege ich diese Tabelle vor.

Tabelle II.

Es betrug der Gesammtverbrauch pro 1877 auf Sophienhütte:

an Koks 38 652 t im Werthe von	637 758 ℳ
= Eisenstein 14 386 t Kauferze zum Preise von	141 919 =
= Eisenstein 69 519 t eigene Förderung zum Förderpreise von . .	424 066 =
= Kalkstein 32 294 t im Werthe von	73 630 =
= Steinkohlen 1369 t = = =	16 836 =
Gesammtausgaben für Rohmaterialien	1 294 209 ℳ

Die Transportkosten für die Rohmaterialien betrugen 1877 pro Tonne Roheisen auf Sophienhütte:

für 1 234 kg Koks	8,14 ℳ
= 43,7 = Kohlen	0,29 =
= 2 678 = Eisenstein	5,36 =
= 1 031 = Kalksteine	1,26 =
in Summa	15,05 ℳ

oder 24,9 pCt. der gesammten Selbstkosten.

Auf Main-Weser-Hütte 16,86 ℳ oder 25 pCt. der gesammten Selbstkosten.

Frage 4:

Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien? Sind diese Beträge unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

Die Amortisation des Anlagekapitals haben wir mit 5 pCt. berechnet, ebenso die Verzinsung, desgleichen die Verzinsung des Betriebskapitals. Bei der Berechnung der auf die Tonne der Produktion entfallenden Antheile an der Amortisation und Verzinsung wurden nur zehn Zwölftel der normalen Jahresproduktion in Ansatz gebracht, da Amortisation und Verzinsung auch während der nothwendigen Stillstände der Hochöfen weitergehen müssen.

Frage 5:

Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

Die Sophienhütte ist, was ich hiermit ausdrücklich betone, auf Grund der Verhältnisse der 60er Jahre in der Zeit von 1870 bis 1872 (also **vor** der Periode der Ueberspekulation) erbaut worden; im Jahre 1869 war nur die Main-Weser-Hütte in Betrieb und hatte damals 70,90 ℳ Produktionskosten pro Tonne Roheisen. In dieser Summe sind für Amortisation und Verzinsung des Anlagekapitals und des Betriebskapitals 6 ℳ und für allgemeine Ausgaben, d. h. für Grund-, Gebäude- und Gewerbesteuer, Generalverwaltungskosten u. s. w. 20 ₰ enthalten.

Im Jahre 1873 betrugen die Produktionskosten auf Sophienhütte 122,10 ℳ, auf Main-Weser-Hütte 130 ℳ. Ich habe auch darüber eine Zusammenstellung für Sophienhütte vorzulegen.

Tabelle III.

Im Jahre 1873 betrugen die Produktionskosten pro Tonne Qualitäts-Puddelroheisen auf Sophienhütte 122,10 ℳ und setzten sich, wie folgt, zusammen:

	ℳ		Prozent der Gesammtkosten	
Für Koks	63,40	oder	51,92	
= Eisenstein . . .	32,36	=	36,50	
= Kalkstein . . .	3,16	=	2,59	
= Steinkohlen . .	0,80	=	0,66	
= Rohmaterialien überhaupt	99,72 ℳ			81,67
= Arbeitslöhne . .	7,14		5,85	
= Gehälter . . .	0,76		0,62	
= Diverse	3,56		2,92	
= Amortisation und Zinsen . . .	10,58		8,66	
= Allgemeine Ausgaben	0,34		0,28	
				18,33
	22,38 =			
in Summa	122,10 ℳ			

Auf Main-Weser-Hütte betrugen die Produktionskosten 1873 130 ℳ.

Es sind hier wieder die Eisensteine sämmtlich zu Marktpreisen gerechnet. Die Kosten pro Tonne Roheisen ändern sich, wenn wieder die eigenen Eisensteine zu den Förderkosten und die gekauften zu den Kaufpreisen gerechnet werden, auf Sophienhütte auf 114,50 ℳ und auf Main-Weser-Hütte auf 122,42 ℳ.

Ich habe eine graphische Darstellung über die Entwickelung der Selbstkosten und der Verkaufspreise für Sophienhütte von 1872 bis 1877 anfertigen lassen, welche ich hiermit vorlege (Anlage A.).

Um Mißverständnissen vorzubeugen, hebe ich ausdrücklich hervor, daß in dieser Darstellung in den Produktionskosten weder Amortisation noch Verzinsung enthalten ist und daß die Eisensteine eigener Förderung nur zu den Selbstkosten, **nicht** zu Marktpreisen, gerechnet wurden. Die betreffende Linie veranschaulicht also nur die direkten Produktionskosten auf Grund deren die Zahlen dieser graphischen Darstellung entworfen sind.

(Die hierher gehörende Tabelle IV. siehe umstehend.)

Frage 6:

Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

Das Anlagekapital für Sophienhütte, Main-Weser-Hütte und Bergbau betrug im Jahre 1869: 2 400 000 ℳ, 1873: 5 186 000 ℳ, 1877: 5 500 000 ℳ.

Vorsitzender: Das Unternehmen ist Eigenthum der Familie Buderus?

(Wird bejaht.)

Keine Aktiengesellschaft?

(Wird verneint.)

Es erledigt sich damit auch Frage 7:

Steckt Gründergewinn darin, event. in welchem Maße?

Frage 8:

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Herr **Roth:** Das Ausland macht uns mit Qualitätspuddelroheisen keine direkte Konkurrenz, indirekt allerdings durch die Fabrikate; dagegen ist die Konkurrenz in Gießereiroheisen eine sehr scharfe, besonders diejenige von England und Belgien, vorzugsweise aber die von England.

Tabelle IV.

Produktionskosten
der Sophienhütte für Qualitäts-Puddel-Roheisen — pro Tonne.

	1872	1873	1874	1875	1876	1877
Koks	47,20	63,40	43,20	30,20	24,08	20,36
Eisenstein	21,20	24,76	25,06	24,10	20,70	18,06
Kalk	2,24	3,16	2,52	2,36	2,24	2,36
Steinkohlen	2,74	0,80	0,26	0,88	0,62	0,54
Rohmaterialien überhaupt	73,38	92,12	71,04	57,54	47,64	41,32
Arbeitslöhne	6,92	7,14	7,36	6,54	5,72	5,24
Gehälter	1,36	0,76	0,96	0,64	0,52	0,56
Diverse	2,68	3,56	2,80	1,86	1,68	1,54
Generalkosten überhaupt	10,96	11,46	11,12	9,04	7,92	7,34
Reine Produktionskosten ohne Amortisation, Verzinsung und allgemeine Ausgaben für Versicherung, Kommunaleinkommmensteuer und Generalverwaltung	84,34	103,58	82,16	66,58	55,56	48,66

Die Koks kosten in England pro Tonne durchschnittlich 12 *M.*, Eisensteine 3,80 bis 4 *M.*, Kalksteine 4 *M.*, die Gesammtselbstkosten pro Tonne Roheisen betragen ungefähr 38 bis 39 *M.*

Herr **Meier**: Das ist Cleveland-Eisen?

Herr **Roth**: Ja, das schottische ist etwas höher.

Herr **Meier**: Konkurrirt das schottische Eisen nicht vorzugsweise mit Ihrem Eisen?

Herr **Roth**: Ja, ich konnte aber die Zahlen nicht bekommen.

Nach den Angaben, die mir gemacht sind, waren in England für die Tonne Roheisen 1150 bis 1200 kg Koks erforderlich, wir brauchen für Gießereiroheisen mehr, weil unsere nassauischen Rotheisensteine schwerer reduzirbar sind; pro Tonne Roheisen haben wir 1650 kg Koks nöthig und liegen dabei noch ziemlich weit vom Kohlenreviere entfernt. An Eisensteinen erfordert in England die Tonne Roheisen 3300 bis 3400 kg, an Kalksteinen 620 bis 630 kg.

Ich habe eine Zusammenstellung darüber gemacht, wie sich die Kosten für die Rohmaterialien pro Tonne Gießereiroheisen loko Werk stellen bei uns, in Middlesborough und in Belgien. Aus derselben geht hervor, daß auf Main-Weser-Hütte die Selbstkosten der Rohmaterialien pro Tonne Gießereiroheisen 53,66 *M.*, in Middlesborough 31,40 *M.*, in Belgien 38,40 *M.* betragen.

Ich kann diese Tabelle wohl auch überreichen.

Tabelle V.

Selbstkosten
der Rohmaterialien pro Tonne Gießereiroheisen.

	Main-Weser-Hütte			Middlesborough			Belgien		
	Verbrauch pro Tonne Roheisen kg	Preis pro Tonne *M.*	Betrag *M.*	Verbrauch pro Tonne Roheisen kg	Preis pro Tonne *M.*	Betrag *M.*	Verbrauch pro Tonne Roheisen kg	Preis pro Tonne *M.*	Betrag *M.*
Koks	1650	16,60	27,39	1200	12,00	14,40	1392	12,00	16,70
Eisenstein	2200	9,76	21,47	3400	4,00	13,60	2697	7,82	21,09
Für Rösten	—	—	—	—	—	0,90	—	—	—
Kalk	1200	3,40	4,80	630	4,00	2,50	587	1,28	0,75
	5050	—	53,66	5230	—	31,40	4676	—	38,54

Die Unterschiede in den Selbstkosten für die Rohmaterialien sind hiernach so bedeutend, daß vorläufig wohl wenig Aussicht für uns vorhanden ist, mit den Engländern und Belgiern im Preise konkurriren zu können. Dagegen haben wir bereits von Seiten bedeutender Eisengießereien die Bestätigung, daß unser Produkt qualitativ höher als das englische, und somit auch höher als das belgische steht.

Die Selbstkosten für die Tonne Roheisen setzen sich in England wie folgt zusammen: Koks 14,40 ℳ., Eisenstein 13,60 ℳ., Kalksteine 2,50 ℳ., Rösten der Erze 90 ₰, Löhne 4,30 ℳ., allgemeine Kosten 1,50 ℳ., Diverse 1,60 ℳ., macht zusammen 38,80 ℳ.; darin ist aber, wie ich vermuthe, Amortisation und Verzinsung nicht enthalten.

Der Vortheil der englischen Werke besteht hauptsächlich in den geringeren Transportkosten für die Rohmaterialien und in der größeren Produktion sowohl an Rohmaterialien wie an Fabrikaten.

b. Arbeiterverhältnisse.

Frage 1:

Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

Gegenwärtig ist Mangel an Arbeit vorhanden; Bergleute sowohl wie Hüttenarbeiter bieten sich häufig an.

Frage 2:

Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

Wir hatten im August 1873 bei vollem Betriebe auf Sophienhütte 250 Arbeiter und im August 1877, ebenfalls bei vollem Betriebe, 195. Nach den montan-statistischen Berichten des königlichen Revierbeamten betrug die Zahl der Bergarbeiter im Bergrevier Wetzlar im Jahre 1869 1 895 Köpfe mit 3 611 Angehörigen, 1873 2 208 Köpfe mit 4 527 Angehörigen, 1877 1 580 Köpfe mit 3 634 Angehörigen. Auf Main-Weser-Hütte hat sich die Arbeiterzahl nur um etwa 15 Mann vermindert.

Frage 3:

Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

Der Betrieb der Sophienhütte begann, wie schon erwähnt, im zweiten Semester 1872. Die Löhne, im Durchschnitt für Meister, Aufseher und Arbeiter gerechnet, betrugen damals pro 12stündige Schicht 2,35 ℳ. Ueber die Entwickelung der Löhne von dieser Zeit an bis zum Jahre 1878 erlaube ich mir diese beiden Tabellen zu überreichen.

Tabelle VI.

Der Betrieb der Sophienhütte begann im II. Semester 1872.

Die Löhne betrugen (im Durchschnitt für Meister, Aufseher und Arbeiter):

im II.	Semester	1872	2,35 ℳ.	pro 12stündige Schicht,
„ I.	„	1873	2,37	„ „ „ „
„ II.	„	1873	2,70	„ „ „ „
„ I.	„	1874	2,45	„ „ „ „
„ II.	„	1874	2,40	„ „ „ „
„ I.	„	1875	2,49	„ „ „ „
„ II.	„	1875	2,43	„ „ „ „
„ I.	„	1876	2,37	„ „ „ „
„ II.	„	1876	2,40	„ „ „ „
„ I.	„	1877	2,15	„ „ „ „
„ II.	„	1877	2,40	„ „ „ „
„ I.	„	1878	2,44	„ „ „ „

Tabelle VII.

Erzbergbau.

	Durchschnittlicher Verdienst nach Abzug der Unkosten für Oel, Dynamit 2c. pro 12stündige Schicht. ℳ.	Durchschnittliche Leistung pro Mann und Jahr in Tonnen à 1000 kg.
1869	1,81	132
1870	2,24	146
1871	1,95	131
1872	2,55	152
1873	3,28	134
1874	2,95	127
1875	2,70	154
1876	2,53	194
1877	2,44	217

Ich möchte hier nur die Hauptmomente aus Tabelle VI. hervorheben. Im zweiten Semester 1873 erreichten die Löhne ihren höchsten Stand mit 2,70 ℳ. pro 12stündige Schicht und fielen allmählich, bis sie im ersten Semester dieses Jahres auf 2,44 ℳ. standen.

Ich wiederhole, daß hierin die Löhne für Meister und Aufseher mit enthalten sind. Die vollen Durchschnittslöhne sind so berechnet worden, daß die Gesammtauslöhnung pro Monat dividirt wurde durch die Anzahl der Schichten, die verfahren worden waren, einschließlich derjenigen der Meister und Aufseher.

Vorsitzender: In welcher Weise wird bei Ihnen gelohnt?

Herr **Roth:** Alle 14 Tage definitiv. Die Leute bekommen jedoch Vorschüsse, aber nicht mehr, als sie schon verdient haben. Es werden übrigens auch Ausnahmen hiervon gemacht.

Die höchsten Löhne wurden auf Sophienhütte 1873 bezahlt und zwar im zweiten Semester mit 2,70 ℳ. pro 12-stündiger Schicht. Die jetzigen Löhne betragen 2,44 ℳ., daß dieselben seit 1873 nicht mehr, wie um 26 ₰ oder nicht einmal um 10 pCt. herunter gegangen sind, hat seinen Hauptgrund darin, daß die Arbeiter nach Herabsetzung der Löhne mehr leisteten.

Wir haben, wie ich schon vorhin bemerkte, 1873 auf Sophienhütte 250 Arbeiter beschäftigt und 1877 195, beide mal bei vollem Betrieb. Diese gesammte Differenz rührt übrigens nicht allein von der erhöhten Leistung der Arbeiter her, sie ist zum Theil auch eine Folge von Betriebsvereinfachungen. Wir haben früher die Erze erst gemöllert und dann von dem Möllerhause nach den Hochöfen transportirt, während wir dieselben jetzt direkt von den Halden nach dem Gichtaufzuge bringen und so gleichzeitig mit dem Aufgeben möllern.

Frage 4:

Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden, oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

Eine weitere Herabsetzung der Löhne dürfte nur bei gleichzeitiger weiterer Steigerung der Leistung durchzuführen sein. Nach dem, was in Beziehung auf Erhöhung der Arbeitsleistung bereits geschehen ist, läßt sich in dieser Richtung zunächst nicht mehr viel erwarten. Nach und nach würde bei fernerer Dauer der gegenwärtigen Nothlage immerhin eine weitere Herabsetzung der Löhne erfolgen müssen.

Ich habe mir, um mir über diesen Punkt Klarheit zu verschaffen, verschiedene Ausgabeetats für Arbeiterfamilien

von 5 Leuten aufstellen lassen. Nach denselben ist 981 ℳ das Minimum, welches für die Ernährung einer solchen Familie nöthig ist. Ich habe diese Aufstellungen von anerkannt fleißigen und sparsamen Arbeitern und Unterbeamten machen lassen, von denen keiner wußte, daß auch Andere den gleichen Auftrag hatten. Der höchste Etat verlangte 1 135 ℳ, der Durchschnitt von allen betrug 1 057 ℳ. Der Verdienst der Arbeiter beträgt, wie ich bereits angab 2,44 ℳ pro 12-stündiger Schicht. Rechnet man nun für den Hüttenmann 350 Arbeitstage im Jahre, so beträgt seine ganze Einnahme 350 × 2,44 ℳ oder 854 ℳ. Bei einem durchschnittlichen Jahresbedarf von rund 1 000 ℳ ergibt sich also jetzt schon eine Unterbilanz von 146 ℳ.

Herr **Meier**: Wie groß haben Sie die Familie angenommen?

Herr **Roth**: Bei meiner Anfrage waren Familien vorausgesetzt, welche aus Vater, Mutter und drei noch nicht erwerbsfähigen Kindern bestehen. Jedenfalls wird die Frau, wenn die Kinder nicht ganz klein sind, genöthigt sein, Nebenverdienst zu suchen, sonst würde in Folge der Unterbilanz der Arbeiter vollständig verschulden oder er müßte sich trotz der schweren Arbeit, die er am Ofen zu verrichten hat, diese 146 ℳ an den nothwendigsten Lebensbedürfnissen absparen.

Herr **v. Schloer**: Wird nicht vielleicht diese Unterbilanz dadurch einigermaßen ausgeglichen, daß einzelne Arbeiter, also insbesondere solche, die bereits eine Familie haben, doch mehr verdienen, als den Durchschnittslohn? Denn die Löhne, die Sie uns angegeben haben, sind der Durchschnitt, und da ist anzunehmen, daß die älteren Arbeiter, die eine Funktion haben, welche verhältnißmäßig besser remunerirt ist, mehr verdienen, als den Durchschnitt, und dadurch eine Ausgleichung des bezeichneten Defizits in dem einzelnen Fall eintritt?

Herr **Roth**: Ja, sonst würde eine Verschuldung sämmtlicher Arbeiter eintreten. Hart wird es diejenigen treffen, die mehr wie 3 Kinder zu ernähren haben. Wenn der Bedarf von 1000 ℳ pro Jahr etwas zu hoch erscheint, so ist zu bemerken, daß die meisten unserer Hüttenarbeiter auf die städtischen Marktpreise der Lebensmittel angewiesen sind.

Herr **v. Schloer**: Sind nicht einige Arbeiter dadurch in besserer Lage, daß sie gewisse Unterstützungen, etwa Ueberlassung von Wohnung ꝛc. genießen?

Herr **Roth**: Wir haben ein großes Arbeitshaus, in dem viele Arbeiter wohnen, jedoch nur unverheirathete. Den verheiratheten werden zum Theil gewerkschaftliche Grundstücke zur Bewirthschaftung überlassen.

Herr **v. Schloer**: So daß auch in diesen Dingen eine gewisse Ausgleichung gegenüber dem Etat, den Sie aufstellen, gefunden werden kann?

Herr **Roth**: Es möchte daraus hervorgehen, daß eine weitere Ermäßigung der Löhne nicht thunlich ist, wenigstens läßt sich eine weitere, rasche Steigerung der Arbeitsleistung, durch welche die Herabsetzung der Löhne ausgeglichen werden könnte, in der nächsten Zeit wohl nicht erwarten.

Vorsitzender: Damit würde die Frage 5:

> Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

zu gleicher Zeit erledigt sein?

Herr **Roth**: Ja.

Frage 6:

> Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Wir haben Lohnerhöhungen in den Jahren 1872/73 gehabt, wo es an Arbeitskräften fehlte. Dieselben haben die Leistung der Arbeiter nicht befördert. Letztere wußten, daß man nicht mit Entlassungen vorgehen konnte und leisteten daher weniger wie sonst. Später, beim Rückgang der Löhne, waren die Leute gezwungen, mehr zu leisten, um ihren nothwendigen Lebensunterhalt zu verdienen.

Frage 7:

> Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

Nein.

Frage 8:

> Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

Frage 9:

> Sind die Arbeitslöhne einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

In England betragen die Arbeitslöhne pro Tonne Roheisen 4,30 ℳ, bei uns auf Sophienhütte 5,21 ℳ, auf Main-Weser-Hütte 6,72 ℳ. Pro Schicht werden in England bezahlt 3,50—4,50 ℳ, bei uns durchnittlich 2,44 ℳ.

Herr **v. Schloer**: Sind Sie wohl in der Lage, diese großen Differenzen der Löhne hier und in England uns näher zu erklären? Wir bezahlen pro Kopf einen viel geringeren Arbeitslohn wie England und doch stellt sich der Gesammtarbeitslohn pro Tonne Roheisen in England viel niedriger, als bei uns. Das kann meines Erachtens darin liegen, daß der englische Arbeiter um so viel mehr leistet als der deutsche; aber dazu ist mir die Differenz zu groß; es könnten jedoch in England ganz spezielle Verhältnisse bestehen, welche eine viel geringere Arbeitsleistung gegenüber dem erzielten Gesammtprodukt erfordern, als bei uns.

Herr **Roth**: Daß die Löhne dort höher sind als bei uns, hat seinen Grund jedenfalls in den höheren Preisen der Lebensmittel. Daß trotzdem die Arbeitslöhne pro Tonne Roheisen sich niedriger stellen als bei uns, kommt daher, weil die englische Produktion eine viel größere ist als die unsrige; es vertheilen sich die Arbeitslöhne auf ein viel größeres Produktionsquantum. Die Arbeiterzahl nimmt nicht in dem Maße zu, wie das Produktionsquantum.

Herr **v. Schloer**: Das will mir nicht ganz einleuchten. Bei der Roheisenproduktion besteht ja der Hauptheil der zu leistenden Arbeit in der Verbringung des Materials an den geeigneten Ort. Nun muß bei einer großen Produktion eben verhältnißmäßig auch mehr transportirt werden, als bei einer geringeren Produktion, also z. B. die Füllung des Ofens mit den Schmelzmaterialien. Wenn ich 100 000 t mache, muß ich das entsprechende Schmelzmaterial transportiren, ebenso in dem Falle, wenn ich nur 50 000 t mache, nur die Hälfte. Nun ist mir nicht begreiflich, warum, weil gerade bei der Ofenproduktion die Hauptleistung der Transport der Schmelzmaterialien ist, soweit dies durch menschliche Kraft zu bewerkstelligen ist, weil also in diesem Transport die Hauptleistung beruht, — warum die größere Produktion in England eine so bedeutende Differenz in den Arbeitslöhnen hervorrufen kann gegenüber den unsrigen, wie Sie angegeben haben. Denn wenn nicht alles täuscht, wird nach Ihren Angaben in England mit demselben Gelde mindestens ein gutes Drittheil mehr geleistet als bei uns.

Herr **Roth**: Es kommt dabei wesentlich in Betracht, daß eine ganze Anzahl von Arbeitern nicht vermehrt zu werden braucht, wenn das Produktionsquantum erhöht wird. Es sind die sämmtlichen Maschinenführer, die Leute am Aufzug und die Gichtarbeiter nicht zu vermehren; vermehrt wird natürlich die Anzahl der Möllerfahrer und der Schlackenfahrer. Es mag noch hinzukommen, daß die englischen Arbeiter wohl theilweise geschickter sind, wie die unsrigen.

Vorsitzender: Sind noch Bemerkungen zu diesem Abschnitt zu machen?

Herr **Roth**: Nein.

c. Frachten.

Frage 1:

Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

Wir versenden unser Roheisen hauptsächlich nach Westfalen, nach Dillingen, Niederbronn i. E. u. s. w. und setzen außerdem einen Theil in unserer nächsten Umgebung ab. Die Frachten betragen 50 bis 96 ℳ pro 10 000 kg. Ich habe darüber eine Zusammenstellung machen lassen und erlaube mir dieselbe zu überreichen.

Tabelle VIII.

Roheisenfrachten.

	Entfernung in Kilom.	Fracht pro 1000 kg. ℳ
Altena	165	49
Altenhundem	121	40
Deutzerfeld	154	47
Dillenburg	29	17
Düsseldorf	190	55
Duisburg	213	60
Dortmund	230	64
Essen	231	64
Geisweid	94	34
Hagen	195	56
Hamm	242	66
Hardt	91	31
Haspe	198	57
Letmathe	174	51
Menden	221	62
Schwerte	198	57
Siegen	88	32
Sinn	19	14
Verdohl	155	47
Dillingen	341	85
Niederbronn	322	96,20

Die wichtigsten Roheisenfrachten der Main-Weser-Hütte betragen:

	Kilom.	ℳ
Lollar-Siegen	109	36
„ Düsseldorf	212	59
„ Dillingen	307	85

Frage 2:

Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Die Frachten sind auf einen Satz pro Zentner und Meile oder pro Tonne und Kilometer unter Hinzurechnung einer Expeditionsgebühr basirt. Die gegenwärtig gültigen Ausnahmetarife im Lokal- und Nachbarverkehr der Köln-Mindener Eisenbahn, welcher für unsere Bezüge und unseren Versandt maßgebend ist, betragen für Koks pro Zentner und Meile 1 Silberpfennig oder pro Tonne und Kilometer 2,23 Markpfennig.

Vorsitzender: Keine Expeditionsgebühr?

Herr **Roth**: Zuzüglich einer Expeditionsgebühr von 12 ₰ pro 100 kg. Die Sätze für Kalksteine sind auf den Grundtaxen von 2,3 ₰ pro Tonne und Kilometer für die ersten 50 km und 2,2 ₰ pro Tonne und Kilometer für jeden ferneren Kilometer gebildet zuzüglich einer Expeditionsgebühr, welche für die ersten 10 km 80 ₰ pro Tonne beträgt, für die Entfernung von 11 bis 20 km 90 ₰, für die Entfernung von 21 bis 30 km 1 ℳ, für die Entfernung von 31 bis 40 km 1,10 ℳ und für alle Entfernungen über 40 km 1,20 ℳ pro Tonne oder 12 ℳ pro Doppelwaggon. Unsere Main-Weser-Hütte bezieht ihre Kalksteine von Wetzlar, also auf eine Entfernung von 20,4 km; die Fracht pro 10 000 kg berechnet sich demnach auf 14,69 ℳ und wird auf 15 ℳ abgerundet. Das Resultat ist, daß der Satz auf 7,3 ₰ pro Tonne und Kilometer kommt.

Die Ausnahmetarifsätze für Eisenerze sind dergestalt gebildet, daß für die ersten 50 km 2,0 ₰ pro Tonne und Kilometer und für jeden folgenden Kilometer 1,8 ₰ pro Tonne zuzüglich der vorhin angegebenen (auch in die Tarifsätze für Kalksteine eingerechneten) Expeditionsgebühren so lange eingerechnet wurden, bis der Gesammtdurchschnittssatz von 2,2 ₰ pro Tonne und Kilometer inkl. Expeditionsgebühr erreicht war (was bei 325 km eintritt), welcher Gesammtdurchschnittssatz dann auch für Transporte auf weitere Entfernungen unverändert zur Einrechnung gelangte.

Die Ausnahmetarifsätze für den Roheisenversandt wurden in der Weise gebildet, daß für die ersten 50 km 2,3 ₰ pro Tonne und Kilometer und für jeden Kilometer darüber hinaus 2,2 ₰ pro Tonne zuzüglich der vorhin bezeichneten abgestuften Expeditionsgebühren zur Einrechnung gebracht wurden.

Vorsitzender: Beschwerden haben Sie nicht besonders zu erheben?

Herr **Roth**: Nein, nur insofern, als die Grundsätze, wonach diese Tarife gebildet sind, eine Belastung des Verkehrs auf kurze Entfernungen dadurch bedingen, daß die Expeditionsgebühr bei kurzen Entfernungen sich besonders bemerklich macht. Unsere Eisensteine werden auf die Entfernung von 20 bis 50 km transportirt und danach berechnen sich die Sätze bei 20 km auf 6,50 ₰ pro Tonne und Kilometer, bei 30 km auf 5,33 ₰, bei 40 km auf 4,75 und bei 50 km auf 4,40 ₰, also im Allgemeinen sehr hoch.

Frage 3:

Genießt das Ausland billigere Frachten, als Sie, und in welcher Weise macht sich dies geltend?

Es genießen England, Belgien und Frankreich dadurch billigere Frachten, daß sie mehr Kanäle besitzen und die Rohmaterialien näher zusammenliegen. England besitzt außerdem eine ausgedehnte Küstenschiffahrt. Es ist ferner noch hervorzuheben, daß England bei dem Versandt seiner Fabrikate nach Deutschland und zwar in die Küsten- und Stromgebiete desselben sehr geringe Frachtsätze besitzt, die zum großen Theil geringer sind, als die unserigen. So beträgt z. B. die Fracht pro Tonne Eisen von der englischen Küste über Hamburg und Magdeburg nach Dresden 15,50 ℳ, von Wetzlar nach Dresden 17,10 ℳ, von Lollar nach Dresden 14,50 ℳ; ferner: von der englischen Küste über Stettin nach Berlin 10,80 ℳ bis 12,80 ℳ, von Wetzlar nach Berlin 15,50 ℳ, von Lollar nach Berlin 14,70 ℳ u. s. w.

Frage 4:

Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

Eine Begünstigung des Auslandes in Bezug auf die Tarifirung unserer Rohmaterialien und des Roheisens ist uns nicht bekannt geworden. Ich habe an verschiedene Eisenbahndirektionen deshalb Anfragen gerichtet, die von der Direktion der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, der Königlichen Direktion der Main-Weser-Bahn und der Großherzoglichen Direktion der oberhessischen Bahnen dahin beantwortet wurden, daß eine Begünstigung des Auslandes nicht stattfinde. Die Königlichen Direktionen der Bergisch-Märkischen und Nassauischen Eisenbahn haben eine Auskunft darüber verweigert. Anderweitigem Vernehmen nach soll übrigens eine Begünstigung für den Versandt von Maschinen thatsächlich stattfinden.

Es ist zu den Frachten im Allgemeinen noch zu bemerken, daß der Mangel an Stabilität sich für unsere Industrie, bei der die Frachten eine so große Rolle spielen, in außerordentlich empfindlicher Weise bemerklich macht. Die 20prozentige Tariferhöhung, welche eintrat, als der Rückgang in der Eisenindustrie bereits begonnen hatte, hat uns nicht weniger wie 400 000 ℳ. gekostet.

Vorsitzender: Sind zu diesem Kapitel der Frachten noch Bemerkungen zu machen?

Herr **Roth**: Nein.

d. Verkaufspreise.

Frage 1:

Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte?

Für Qualitäts-Puddelroheisen 54—55 ℳ., für Gießereiroheisen Nr. 1 65 ℳ., Nr. 2 60—62 ℳ., Nr. 3 58 ℳ.

Herr **v. Schloer**: Sie haben in der Klassifikation Ihres Roheisens sich ganz der englischen Bezeichnung angeschlossen? (Wird bejaht.)

Von anderen Herren ist die Unterscheidung der Qualitäten etwas anders bezeichnet worden.

Vorsitzender:

Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Herr **Roth**: Für Qualitätspuddelroheisen ebenso, wie bei uns. Gießereiroheisen wird von anderen Werken in unserer Gegend nicht erzeugt.

Frage 3:

Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

Im Jahre 1869 betrug der Durchschnittsverkaufspreis der Main-Weser- und Sophienhütte 66,82 ℳ., 1873 166,94 ℳ., jetzt 54 bis 55 ℳ.

Die Preise, welche in den Jahren dazwischen liegen, habe ich in einer Tabelle zusammenstellen lassen, welche ich überreiche.

Tabelle IX.

Main-Weser-Hütte und Sophien-Hütte

erzielten seit 1869 folgende Durchschnitts-Verkaufspreise pro Tonne Roheisen:

1869 . . .	66,82 ℳ.
1870 . . .	74,89 „
1871 . . .	89,12 „
1872 . . .	117,30 „
1873 . . .	166,94 „
1874 . . .	82,77 „
1875 . . .	71,31 „
1876 . . .	61,45 „
1877 . . .	55,80 .
Jetzt . . .	54 bis 55

Die Verkaufspreise für Holzkohlenroheisen erfuhren seit 1869 im hiesigen Revier folgende Veränderungen pro Tonne:

1869 . . .	90,64 ℳ.
1870 . . .	94,68 „
1871 . . .	106,98 „
1872 . . .	147,12 „
1873 . . .	191,22 „
1874 . . .	107,40 „
1875 . . .	102,70 .
1876 . . .	100,28 „
1877 . . .	88,31 „

Frage 4.

Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Nein. Die Preise werden lediglich nach der Konkurrenz und Qualität des Eisens gestellt. Nur größere Abnehmer genießen Vorzugspreise, die aber nicht mehr wie 0,50 bis 1,00 ℳ. pro Tonne betragen.

Vorsitzender: Die Frage 5:

Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

erübrigt sich wohl?

Herr **Roth**: Ja.

Frage 6:

Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

Nach Hunt's Mineral-Statistics pro 1877 betrug der Durchschnittspreis pro Tonne Roheisen für Cleveland-Roheisen 45,50 ℳ. Der höchste Preis betrug 49 ℳ., der niedrigste 43,50 ℳ. und der Durchschnittspreis für schottisches Roheisen 54,25 ℳ. Die Zentralagentur englischer Bergwerksproduzenten in Braunschweig offerirte am 12. dieses Monats franko Waggon, Dampfer oder Kahn in Hamburg, Rotterdam, Bremerhaven, Stettin Prima-Marken zu 62,20 ℳ. pro Tonne, geringe Marken zu 45,50 ℳ.

Eine Abschrift der unter dem genannten Datum gestellten Preise erlaube ich mir zu überreichen.

Tabelle X.

Die Zentral-Agentur englischer Bergwerksprodukte in Braunschweig offerirte am 12. November 1878 die Tonne Roheisen frei Waggon, Schlepper oder Kahn:

		Hamburg.	Rotterdam.	Bremerhaven.	Stettin.
		ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.
Coltneß, schottisches Roheisen . .	I.	62,20	62,20	63,40	63,40
	III.	58,00	58,00	59,20	59,20
Langloan . . .	I.	62,50	62,50	63,70	63,70
	III.	58,00	58,00	59,20	59,20
Gartsherrie . .	I.	61,00	61,00	62,20	62,20
	III.	58,00	58,00	59,20	59,20
Shotts	I.	61,00	61,00	62,20	62,20
Carnbroe . . .		54,90	54,90	56,10	56,10
Monkland . . .		54,30	54,30	55,50	55,50
Englinton . . .		53,80	53,80	55,00	55,00
Gute englische Marken . . .		48,20	48,20	48,70	50,00
	III.	45,50	45,50	46,00	47,30

Vielleicht ist eine graphische Darstellung der Preisbewegung des englischen Gießerei-Roheisens von 1869 bis 1877, welche mir zufällig in die Hände gekommen ist, von Interesse. Ich beehre mich, dieselbe hiermit ebenfalls vorzulegen. (Anlage B.)

Frage 7:

Verkauft das Ausland für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt, und in welchem Verhältniß und aus welchen Gründen geschieht dies?

Nach Erkundigungen, welche ich darüber eingezogen habe, verkauft England wenigstens gegenwärtig nicht an das Ausland zu anderen Preisen. Ich habe in Manchester anfragen lassen, und glaube, daß die Nachricht zuverlässig ist.


Vorsitzender: Sind zu dem Abschnitt noch Bemerkungen zu machen?

Herr **Roth**: Nein.

Roechling Bros. & Klingenburg
vormals
Schmidborn & Co.
Middlesbro'

Preisbewegungen

von Middlesbro' Roheisen No 3 vom Jahre 1869 bis inclusive 1877, auf monatliche Durchschnittspreise reducirt.



e. Kreditverhältnisse.

Frage 1:

Finden die Werke Ihres Distriktes Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Die Erhaltung des Betriebskapitals macht selbstverständlich zur Zeit einer andauernden Krisis, wie wir sie gegenwärtig haben, Schwierigkeiten, weil das Betriebskapital naturgemäß zunächst beeinträchtigt wird. Die Beschaffung ist für die anerkannt solid fundirten Firmen unserer Gegend nicht besonders schwierig.

Frage 2:

Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

5—6 pCt. Zinsen und Provision.

Frage 3:

Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde?

Wir reguliren bis zur Mitte des der Lieferung folgenden Monats mit 3 Monatsrimessen und stellen auch dieselben Bedingungen unsern Abnehmern. Ausnahmsweise wird den letzteren ein fixes Ziel von 3 Monaten gesetzt, sodaß der Abnehmer also erst nach Ablauf eines Vierteljahres ein 3-Monatsaccept gibt und in Folge dessen also den Vortheil hat, daß er eigentlich erst 6 Monate nach Empfang der Lieferung bezahlt; diese Vergünstigung wird übrigens nur ausnahmsweise gewährt. Das Skonto bei Baarzahlung beträgt $1^1/_4$—2 pCt.

Frage 4:

Welchen Einfluß hat die neuste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt?

Wir haben eine direkte Benachtheiligung unserer Produktionsverhältnisse nicht bemerken können. Im Gegentheil, durch die Einrichtung der Bankfilialen haben wir eine Erleichterung bekommen.

Frage 5:

Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

In England besonders soll das Kapital der Industrie williger sein als bei uns, d. h. zu niedrigerem Zinsfuß gegeben werden.

Vorsitzender: Sind zu diesem Kapitel noch Bemerkungen zu machen?

(Wird verneint.)

f. Einfluß der Gesetzgebung.

Frage 1:

In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?

Frage 2:

Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung u. s. w.?

Herr **Roth**: Abgesehen von der Zollgesetzgebung, haben wir eine nachtheilige Beeinflussung unserer Produktionsverhältnisse durch die Gesetzgebung nicht zu konstatiren; allenfalls in Bezug auf die Bergwerkssteuer auf Steinkohlen. Eine Bruttosteuer von 2 pCt. ist jedenfalls sehr hoch; dieselbe trifft uns indirekt mit. Bezüglich der Gewerbeordnung ist darauf aufmerksam zu machen, daß praktische Bestimmungen über den Kontraktbruch der Arbeiter wünschenswerth wären. Das Berggesetz ist anerkannt gut. Die allgemeine Wehrpflicht ist für uns natürlich nöthig. Deutschland würde jedenfalls seine politische Selbständigkeit und Machtstellung ohne dieselbe nicht erhalten können, überhaupt nicht errungen haben; allein die Industrie wird in Folge unserer Wehrverfassung durch Entziehung von Arbeitskräften härter getroffen als irgend ein anderer Erwerbszweig und in ihrer Konkurrenzfähigkeit England und Belgien gegenüber beeinträchtigt. Die Schulpflicht ist nöthig. Bezüglich der Aktiengesetzgebung wäre wohl abzuwarten, wie sie sich in ganz normalen Zeiten bewähren wird.

Vorsitzender: Sind noch Bemerkungen zu diesem Abschnitt zu machen?

g. Allgemeine Lage.

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Herr **Roth**: Von 8 Kokshochöfen sind gegenwärtig 4 im Betrieb; die sämmtlichen Holzkohlenhochöfen des Handelskammerbezirks Limburg an der Lahn (7 Stück) liegen kalt aus Mangel an Absatz.

Vorsitzender: Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen sie?

Herr **Roth**: Gegenwärtig keine, wie aus den mitgetheilten Verkaufspreisen und Selbstkosten hervorgeht.

Vorsitzender: Frage 3:

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?

Herr **Roth**: Eine Durchschnittsberechnung der Rentabilität unseres Geschäfts von 1864—1870 ergiebt 6 pCt.; im Jahre 1873 bei beiden Werken — Sophienhütte und Main-Weser-Hütte zusammen 29 pCt.; von da an verkauften wir nur mit Verlust.

Vorsitzender: Frage 4:

Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Herr **Roth**: Es kommt darauf an, was man unter Ueberproduktion versteht. Versteht man darunter das Quantum, welches mehr produzirt wird als das Land verbraucht, so hatten wir nach der offiziellen Statistik bis 1875 eine Minderproduktion, 1876 dagegen eine Ueberproduktion von $4{,}_4$ pCt., und 1877 eine solche von $14{,}_5$ pCt. In Anbetracht der großen Schätze an Kohlen und Eisenerzen, welche Deutschland besitzt, wird man gewiß nicht verlangen, daß die Grenze für die Produktion durch den eigenen Verbrauch gezogen wird. Wir müssen aus wirthschaftlichen Gründen mehr produziren, als wir gebrauchen. Durch diese Mehrproduktion werden noch dazu die Selbstkosten vermindert und die Industrie wird exportfähiger werden. England produzirt bei einer geringeren Einwohnerzahl ungefähr 4mal so viel Eisen als wir. Was die Konsumtionsfähigkeit anbelangt, so ist dieselbe entschieden zurückgegangen, wie ja auch die Statistik ergiebt, und zwar hauptsächlich dadurch, daß die meisten größeren Eisenbahnen gebaut sind; wenigstens vorläufig ist ein Fortgang im Eisenbahnbau nicht zu bemerken und wohl auch nicht zu erwarten. Die Erfindung des Bessemerstahls führte ebenfalls eine Verminderung des Konsums herbei.

Vorsitzender:

II.

Wirkung der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markte.

Frage 1:

Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Herr **Roth**: In unserem Puddelroheisen, welches von anerkannt vorzüglicher Qualität ist, ist eine direkte Konkurrenz nicht vorhanden; eine indirekte allerdings durch die Einführung von Fabrikaten; dagegen ist die Konkurrenz in Gießerei-Roheisen sehr fühlbar.

Vorsitzender: Frage 2:

Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

Herr **Roth**: Gießerei-Roheisen wird sehr viel eingeführt; wir selbst sind daran nicht betheiligt.

Vorsitzender: Frage 3:

Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Herr **Roth**: Ich glaube nicht; es wird zwar von einzelnen Kleineisenwaaren-Fabrikanten behauptet, daß sie ohne schwedischen und steierischen Stahl manche Werkzeuge nicht herstellen könnten, allein ich glaube, daß hier die alte Gewohnheit viel mitspricht, und daß mit unserem Nassauischen Holzkohleneisen dasselbe zu erreichen ist.

Herr **Stumm:** Sie würden aber aus Nassauischen Erzen keine Qualität machen können, welche zu Bessemerstahl genügt? Sie haben auch nie Versuche dahin gemacht?

Herr **Roth:** Nein. Wir haben es des Phosphorgehaltes wegen unterlassen, welcher bei Rotheisenstein $0,_1$—$0,_2$ pCt. und bei Brauneisenstein $0,_3$—$0,_5$ pCt. beträgt.

Herr **Stumm:** Es würde das also ein Gegenstand sein, der im Inlande nicht in genügender Qualität produzirt wird?

Herr **Roth:** Ich habe dies übersehen, weil unsere ganze Produktion sich lediglich auf Qualitätspuddelroheisen und Gießereiroheisen erstreckt.

Herr **Stumm**: Darüber wollen Sie Sich nicht aussprechen, ob das Bessemerroheisen, welches in anderen Distrikten Deutschlands fabrizirt wird, dem englischen gleichkommt?

Herr **Roth**: Das weiß ich nicht.

Vorsitzender: Frage 4:

Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

Herr **Roth**: In dieser Frage ist mir nicht ganz klar, welches Verhältniß gemeint ist.

Vorsitzender: Wenn Sie konstatiren, daß vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt werden müssen, weil sie im Inlande nicht dargestellt werden, oder nicht in genügender Qualität hergestellt werden, so fragt es sich, ob sich dann dieses Verhältniß ändern würde, wenn die Zölle wieder eingeführt würden.

Herr **Roth:** Ob wir nachher diese Eisensorten machen können?

Vorsitzender: Durch den Schutz, der gewährt wird.

Herr **Roth**: Für Bessemerroheisen würde nach wie vor ein Theil der Erze mit verhältnißmäßig hohen Transportkosten von auswärts bezogen werden müssen.

Herr **Stumm**: Sie würden aber auch Middlesborougheisen vollständig ersetzen und dann die Einfuhr verhindern können?

Vorsitzender: Das haben Sie schon erklärt, daß Sie diese Qualität machen.

Herr **Stumm**: Ich glaube, es muß bei dieser Frage konstatirt werden.

Herr **Roth**: Die Qualität unseres Gießereiroheisens ist so vorzüglich, daß gar keine Veranlassung vorläge, fremde Produkte einzuführen.

Herr **Stumm**: Die Frage ist hier, ob durch die Wiedereinführung der deutschen Zölle das Verhältniß der Einfuhr fremder Eisen vermindert wird. Wir haben immer angenommen, daß die vorliegende Frage sich auf beide Fragen 2 und 3 bezieht, sowohl auf die Quantität, wie auf die Qualität.

Herr **Roth**: Unser Gießereiroheisen ist mindestens ebenso gut, wie das beste englische. Wir haben Nachrichten von verschiedenen größeren Eisengießereien, daß sie mit unserem Produkte bessere Erfolge erzielen, als mit Coltneß Nr. 1. Wir hätten also einen großen Theil des Bedarfs darin decken können.

Vorsitzender: Während Sie der Ansicht sind, daß Bessemer-Roheisen nicht in derselben Qualität in größerer Quantität hergestellt werden könnte?

Herr **Roth:** Ja. Wir wären wenigstens vorläufig genöthigt, auch ferner einen Theil der Erze für Bessemer-Roheisen aus dem Auslande zu beziehen.

Vorsitzender: Glauben Sie nicht, daß das Bessemer-Roheisen, was beispielsweise auf der Georgs-Marienhütte hergestellt wird, genügen könnte und würde?

Herr **Roth:** Das ist mir nicht bekannt.

Vorsitzender: Frage 5:

Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

Herr **Roth:** Gegenwärtig werden die Verkaufspreise von England diktirt und weit unter unsere Selbstkosten heruntergedrückt.

Vorsitzender: Frage 6:

Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Herr **Roth:** Die Frage bezieht sich für uns nur auf Gießereiroheisen, weil wir keine ausländische Konkurrenz in Puddelroheisen haben. Die Konkurrenz in Gießereiroheisen ist eben besonders in den Küsten- und Stromgebieten so stark, daß wir überhaupt nicht daran denken können, dorthin zu verkaufen; sie macht sich übrigens bemerklich bis nach Süddeutschland.

Vorsitzender: Frage 7:

Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

Herr **Roth:** Wir haben zu unseren Verkaufspreisen von 65 *M.* für Gießereiroheisen Nr. 1 Frachten nach Bremen 10 *M.*, das würde also 75 *M.* frei Bremen machen, ein Preis, zu dem man heut zu Tage dort kein Roheisen verkaufen kann; nach Hamburg 13 *M.*, das würde frei Hamburg 78 *M.* machen, nach Stettin $19,_{30}$ *M.*, nach Danzig $27,_{80}$ *M.*, nach Königsberg $31,_{40}$ *M.*; ferner im Binnenlande: nach Frankfurt a/M. $2,_{80}$ *M.*, Karlsruhe $7,_{30}$ *M.*, Stuttgart $9,_{20}$ *M.*, München 14—15 *M.*

Eine Zusammenstellung darüber beehre ich mich hiermit zu überreichen.

Tabelle XII.

Unsere Verkaufspreise für Gießereiroheisen betragen loko Main-Weser-Hütte:

M. 65	Nr. I.
" 60—62	" II.
" 58	" III.

pro Tonne; dazu kommen Frachten nach

	M. pro Tonne
Bremen	10,00
Hamburg	13,00
Stettin	19,30
Danzig	27,80
Königsberg	31,40
Frankfurt a/M.	2,80
Karlsruhe	7,30
Stuttgart	9,20
München (Centralbahnhof)	14,60
" (Südbahnhof) .	14,80
" (Ostbahnhof) .	14,90

Vorsitzender: Frage 8:

Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

Herr **Roth:** Wir haben erst in diesem Jahre mit der Produktion von Gießereiroheisen begonnen und deshalb die Verhältnisse von 1869 bis 1873 weniger genau verfolgt.

Vorsitzender: Frage 9:

Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Herr **Roth:** Die Exportfähigkeit des Auslandes wird jedenfalls durch die Exportbonifikationen gefördert; direkte Beobachtungen darüber haben wir in unserem Geschäfte nicht machen können.

Herr **Stumm:** Sie versenden kein Roheisen nach Frankreich?

Herr **Roth:** Sehr wenig Qualitäts-Puddelroheisen, ein paar Hundert Tonnen im Jahr.

Herr **Stumm:** Haben Sie keine acquits gekauft? oder wie haben Sie die Einfuhr nach Frankreich bewerkstelligt?

Herr **Roth:** Der Verkauf war kein direkter, er wurde von unserem Verkäufer in Düsseldorf besorgt und sind mir im Augenblicke die näheren Umstände nicht gegenwärtig.

Herr **Stumm:** Sie wissen aber nicht, wie diese acquits einwirken?

Herr **Roth:** Aus eigener Erfahrung nicht.

Vorsitzender: Frage 10:

Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Herr **Roth:** Darüber ist mir nichts bekannt.

Vorsitzender: Frage 11:

Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt?

Herr **Roth:** Es soll dem Vernehmen nach neuerdings von Seiten der Staatsbehörden, der Staatseisenbahnen und mancher Privatbahnen geschehen. Von Seiten der Kommunalbehörden scheint es nicht zu geschehen.

Vorsitzender: Frage 12:

In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Herr **Roth:** Es würde jedenfalls England den größten Theil der Lieferungen bekommen.

Vorsitzender: Frage 13:

Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Herr **Roth:** Ich glaube im Allgemeinen, daß die englischen Verkaufspreise nicht mehr viel höher sind, als die Produktionskosten. Aber es handelt sich hier offenbar um einen Kampf von Kapital gegen Kapital zwischen der englischen und der deutschen Eisenindustrie, und ich bin überzeugt, daß England noch weiter heruntergehen und diesen Kampf überhaupt länger aushält als wir.

Vorsitzender: Frage 14:

In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Herr **Roth:** Diese Frage ist schwer zu beantworten. Aufgeben kann die Eisenindustrie den Kampf mit England nicht; das wäre gleichbedeutend mit ihrem Untergang; wie lange sie aber die Preise noch ermäßigt halten kann, das läßt sich schwer berechnen.

Herr **Stumm:** Sie würden es aber nicht thun können ohne Verlust?

Herr **Roth:** Nein; wir haben jetzt schon Verluste, und würden deren immer mehr haben.

Vorsitzender: Frage 15:

Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Herr **Roth:** Wir haben seit 1873 verschiedene Wege angelegt, eine Brücke gebaut, die Winderhitzungsapparate verbessert, eine Kondensationsmaschine aufgestellt und mit nicht unerheblichen Kosten einen günstiger gelegenen Kalksteinbruch etablirt, außerdem einige Schienengleise (Zechenbahnen) angelegt u. dergl. mehr.

Vorsitzender: In Bezug auf Ihre eigenen Hochöfen ist nichts geschehen?

Herr **Roth:** Darin sind weiter keine Aenderungen gemacht worden als die, daß die Winderhitzungsapparate verbessert wurden. Ich glaube übrigens behaupten zu dürfen, daß wir mit unserem Betriebe auf der Höhe der Technik stehen.

Herr **v. Schloer:** Der Herr Sachverständige hat vorhin bemerkt, daß der Unterschied, den die Arbeitslöhne an den Gesammtkosten in England einnehmen, gegenüber dem Gesammtaufwand der Arbeitslöhne, bei uns damit auch begründet werden kann, daß die Produktion in England bedeutend größer ist?

(Wird bejaht.)

Glauben Sie nun, daß in Deutschland, insbesondere bei der Produktion von Gießereiroheisen, auch ein annähernd gleiches Verhältniß wie das englische erreicht werden könnte, wenn die deutsche Gießereiroheisenproduktion einen solchen Aufschwung nähme, daß sie auch in größerer Quantität produziren könnte?

Herr **Roth:** Ich glaube, daß das nach und nach wohl stattfinden würde, aber rasch wohl nicht; es gehört eine lange Entwickelung dazu, um sich diese Vortheile anzueignen. England hat diese Entwickelung hinter sich.

Herr **v. Schloer:** Sie meinen, daß unsere Verhältnisse es doch gestatten würden, durch allmähliche Entwickelung dieser Industrie, durch eine weitere Ausdehnung derselben, durch entsprechende Benutzung unserer inländischen Materialien, durch eine genaue Sichtung derselben und zweckmäßige An-

wendung eine wesentliche Erhöhung der Produktion an Gießereiroheisen möglich zu machen?

(Wird bejaht.)

Vorsitzender: Frage 16:

Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

Herr **Roth**: Darüber ist mir nichts bekannt?

Vorsitzender: Frage 17:

Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Herr **Roth**: Unsere Selbstkosten sind seit 1873 sehr wesentlich heruntergegangen; es liegt dies aber zum Theil auch in ganz besonderen Verhältnissen, z. B. darin, daß wir unsere besten und günstigst gelegenen Gruben forciren und die weniger guten liegen lassen. Es ist dies eine Maßregel, die sich nur durch den Kampf um die Existenz rechtfertigen läßt, den wir mit dem Auslande zu führen haben, die man aber im Bergbau Raubbau nennt. Wenn man nur die allergünstigsten Verhältnisse ausnutzt, alle mittleren Gruben dagegen und erst recht alle geringeren lieg n lassen muß, so ist das an und für sich eine äußerst irrationelle Methode, die sich eben nur, wie gesagt, durch den Kampf um die Existenz rechtfertigen läßt.

Vorsitzender: Frage 18:

Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Herr **Roth**: Nein, es ist bei uns im Gegentheil ein Kokshochofenwerk zum Erliegen gekommen.

Vorsitzender: Frage 19:

Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Herr **Roth**: Wenn wir in Deutschland einen Mehrbedarf an Eisen bekommen würden, so würde unter den gegenwärtigen Verhältnissen jedenfalls England den Löwenantheil bei Deckung dieses Bedarfs davontragen. Es erzeugt ungefähr die Hälfte der Eisenproduktion der ganzen Erde.

Vorsitzender:

III.

Die deutsche Eisenindustrie auf auswärtigem Markte und der Einfluß ausländischer Zollsätze.

Frage 1:

Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

Herr **Roth**: Wir exportiren nur einige hundert Tonnen Qualitätspuddelroheisen nach Französisch-Lothringen.

(Herr v. Schloer übernimmt den Vorsitz.)

Herr **v. Schloer**: Damit ist die

Frage 2:

Nach welchen Gegenden, in welchen Produkten und Quantitäten ist dies der Fall?

erledigt.

Frage 3:

In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen?

Herr **Roth**: Wir exportiren dieses Quantum erst seit zwei Jahren; früher haben wir größere Quantitäten exportirt; dadurch, daß Elsaß zu Deutschland gekommen ist, verloren unsere Lieferungen dorthin den Charakter des Exports.

Herr **v. Schloer**: Frage 4:

Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der dortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

Herr **Roth**: Wir exportiren, wie gesagt, sehr wenig, und ich kann darüber nichts sagen.

Herr **v. Schloer**: Frage 5:

Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Herr **Roth**: Nach der Statistik scheint eine Erhöhung des Exports stattgefunden zu haben, da aber gleichzeitig eine wesentliche Steigerung des Imports von Fabrikaten stattgefunden hat, ohne daß die eigene Produktion wesentlich gestiegen wäre, so charakterisirt sich dieser Export als eine Verdrängung des deutschen Fabrikats vom deutschen Markte.

Herr **v. Schloer**: Für Ihre Produkte ist wohl eine Einwirkung aus dem Grunde weniger fühlbar oder bemerklich, weil Sie nicht exportiren?

(Wird bejaht.)

Frage 6:

Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden?

Herr **Roth**: Diese Frage erledigt sich durch die Beantwortung von Frage 5.

Herr **v. Schloer**: Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Herr **Roth**: Ich glaube, ja.

Herr **v. Schloer**: Frage 8:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Herr **Roth**: Es könnte zum Theil erreicht werden durch den Bau von Sekundärbahnen und Kanälen.

Herr **v. Schloer**: Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits a caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

Herr **Roth**: Aus eigener Erfahrung ist mir darüber nichts bekannt.

Herr **v. Schloer**: Frage 10:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

Herr **Roth**: Es soll sich dies an der Grenze bemerklich machen; ich habe eigene Erfahrungen darüber nicht gemacht.

Herr **v. Schloer**:

IV.

Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Frage 1:

Erfordert die Fortexistenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Herr **Roth**: Nach meiner Ueberzeugung ja, ich glaube, daß die deutsche Eisenindustrie ohne Zölle von der englischen erdrückt werden wird.

Herr **v. Schloer**: Frage 2:

Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Herr **Roth**: England gegenüber nicht, wie eben der thatsächliche Zustand beweist.

Herr **v. Schloer**: Frage 3:

Wie hoch müssen anderenfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Herr **Roth**: Sie müssen jedenfalls so hoch bemessen werden, daß die natürlichen Vortheile, welche England hat, — denn darauf kommt es hauptsächlich an — und die Vortheile, welche es durch die historische Entwickelung erlangt hat, wenigstens einigermaßen ausgeglichen werden, daß es also wirkliche Schutzzölle sind, und nicht blos Finanzzölle.

Herr **v. Schloer**: Und in welcher Höhe müßte nach Ihrer Auffassung der Zoll im Allgemeinen gegriffen werden —, insbesondere in Bezug auf diejenigen Fabrikate, die Ihnen zunächst liegen?

Herr **Roth**: Für Roheisen glaube ich, daß wir mindestens 50 ₰ pro 50 kg haben müssen, und bezweifle noch, ob damit die englische Konkurrenz wirksam abgewiesen wird. Die Zusammenstellung der Kosten der Rohmaterialien, welche ich in Tabelle V. für Main-Weser-Hütte, Middlesborough und Belgien gegeben habe, konstatirt einen Unterschied von 15 bis 22 ℳ in den Kosten der Rohmaterialien pro Tonne Roheisen. Ich habe übrigens bezüglich der Zölle für Eisenfabrikate von Sachverständigen gehört, daß die Sätze, welche der Centralverband deutscher Industrieller in seinem Entwurf zu einem autonomen Zolltarif aufgestellt hat, wohl als Minimalsätze zu empfehlen wären.

Herr **v. Schloer**: Und für Roheisen insbesondere glauben Sie, daß der Satz von 10 ℳ pro Tonne erforderlich wäre, um annähernd die Vortheile auszugleichen, die England hat?

Herr **Roth**: Ja, doch würde dies hierdurch nur annähernd erreicht werden.

Herr **v. Schloer**:

Frage 4:

Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:

a) für die Eisenindustrie selbst,

b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

Herr **Roth**: Für die Eisenindustrie selbst jedenfalls kein Nachtheil; sie würde den größten Theil des deutschen Marktes wieder erringen, sie würde dadurch mehr und in Folge dessen billiger produziren können und hierdurch exportfähiger werden. Der Handel wird jedenfalls im Allgemeinen auch keinen Nachtheil durch einen Aufschwung des Eisengewerkes in Deutschland haben, abgesehen von einigen Importeuren von ausländischen Eisenwaaren.

Herr **Huber**: Sie glauben also, daß nach Einführung der Zölle die Produktionskosten sinken würden?

Herr **Roth**: Sie würden wahrscheinlich dadurch sinken, daß wir mehr produzirten. Deutschland ist im Stande, mehr zu produziren als es selbst gebraucht, und wenn die Werke voll arbeiten, können sie billiger arbeiten als mit beschränktem Betriebe.

Herr **Huber**: Und welchen Einfluß würde das auf die Preise üben?

Herr **Roth**: Die innere Konkurrenz in Deutschland ist so groß, daß der Preis immer gedrückt werden würde; besonders das luxemburgische Eisen, welches allerdings von geringerer Qualität ist, würde den Preis in Deutschland niedrig halten.

Herr **Huber**: Sie würden glauben, daß der Preis nicht um den Betrag des Zolles steigen würde?

Herr **Roth**: Nein, das glaube ich nicht.

Herr **Huber**: Aber doch etwas vielleicht?

Herr **Roth**: Ja, das hoffe ich wenigstens.

Herr **v. Schloer**: Sie würden Sich vielleicht aussprechen über die Vortheile und Nachtheile, die die Transportinteressenten und Konsumenten haben würden?

Herr **Roth**: Die Eisenbahnen werden natürlich nur Vortheil haben, weil sie der Eisenindustrie außerordentlich viel Rohmaterialien und Fabrikate transportiren. Diese Transporte sind sehr wesentlich für die Eisenbahnen. Die meisten Eisenbahnen sprechen sich deshalb auch für Eisenzölle aus, obwohl gerade die Bahnen selbst bekanntlich die größten Eisenkonsumenten sind; ich glaube, daß auch die übrigen Konsumenten keinen bemerklichen Nachtheil davon haben werden, auch allenfalls eintretende kleine Preiserhöhungen getragen werden können; im Uebrigen sind diese Differenzen so gering, daß sie der Durchschnittskonsument in der Regel nicht bemerken kann, da der größte Theil bei den Zwischenhändlern sitzen bleibt.

Herr **v. Schloer**: Sie sind der Meinung, daß die Preisdifferenz von heute und von 1874 nicht in ihrem vollen Betrage den Konsumenten zu Gute kommt, sondern daß ein Theil dieser Differenz zu Ungunsten der Konsumenten in den Händen der Zwischenhändler und derjenigen, welche das Material verbreiten, zurückbleibt? Positive Angaben sind Sie in dieser Beziehung zu machen wohl kaum in der Lage?

Herr **Roth**: Nein!

Herr **v. Schloer**: Frage 5:

Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Herr **Roth**: In Bezug auf die Gesetzgebung wären, wie ich schon vorhin bemerkte, bezüglich der Kontraktbrüchigkeit der Arbeiter praktische Maßregeln zu treffen; sonst dürfte die Förderung des Baues von Sekundärbahnen und Kanälen zu empfehlen sein, obwohl nach meiner Ansicht Kanäle, die jetzt gebaut werden, den bestehenden Werken auch nicht mehr die Vortheile bieten würden, die sie gebracht hätten, wenn sie früher gebaut worden wären, so daß die einzelnen Werke sich an die Kanäle hätten anlehnen können. Man kann sie jetzt nicht im Zickzack von einem Werke zum andern führen; es bleibt daher immer noch Landtransport übrig.

Herr **v. Schloer**: Ueber die Maßregeln, die Sie für geeignet erachten, dem Kontraktbruch zu begegnen, wollen Sie Sich nicht aussprechen? Positive Vorschläge haben Sie in der Richtung nicht zu machen?

Herr **Roth**: Nein. Es wäre vielleicht noch zu bemerken, daß der Verbrauch an Eisen in Deutschland dadurch erhöht werden könnte, daß die Schulen, die die kleineren Baumeister ausbilden, diesen Leuten lehrten, Eisenkonstruktionen anzuwenden. Ich glaube, daß in kleinen Städten und Dörfern viel mehr Eisen zum Bau verwendet werden würde, wenn die dortigen kleinen Baumeister mit den Konstruktionen umzugehen wüßten; gegenwärtig verstehen es die meisten nicht, bleiben daher beim Alten und verwenden nur Holz.

Herr **v. Schloer**: Sie sind also der Meinung, daß die Vortheile, die beim Bau die Verwendung des Eisens im Allgemeinen bietet, noch keineswegs in dem Maße erkannt sind, als sie erkannt zu werden verdienen?

Herr **Roth**: Erkannt sind sie wohl von den Ingenieuren, aber sie sind noch nicht in genügendem Maße bis zu den kleineren Baumeistern durchgedrungen.

Herr **v. Schloer**: Frage 6:

Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Herr **Roth**: Nein, wenigstens England gegenüber nicht.

Herr **v. Schloer**:

V.

Statistik.

Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen und event. welche?

Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Herr **Roth**: Darüber wäre nur zu bemerken, daß die Statistik die Durchfuhr mit enthält, daß sie auch in Beziehung auf die Ausfuhr und Einfuhr zu einem zweifelhaften Resultat dadurch führen kann, daß ein Theil unseres Eisens aus Deutschland den Weg in einen andern Theil Deutschlands durch das Ausland nimmt; z. B. geht viel luxemburgisches Eisen durch Belgien nach Westfalen und westfälisches Eisen durch Holland nach unseren östlichen preußischen Provinzen.

Herr **Huber**: Können Sie vielleicht ein Mittel angeben, um diesen Fehler für die Zukunft zu vermeiden?

Herr **Roth**: Ein Mittel, ohne daß einige Umständlichkeiten damit verbunden wären, würde es wohl nicht geben. Man müßte eine kleine Deklarationsabgabe erheben.

Herr **Huber**: Sie würden so viel Gewicht auf eine richtigere Statistik legen, daß Sie Sich nöthigen Falls auch für eine kleine statistische Abgabe aussprechen würden?

Herr **Roth**: Diese kleine Abgabe, die man sehr niedrig bemessen könnte, würde ja zu tragen sein, vorausgesetzt, daß wir dann zu einem richtigeren Resultat in der Statistik kommen.

Herr **v. Schloer**: Wie Ihnen bekannt, beruht ein Theil der Statistik, die wir haben, auf den Angaben der Interessenten und der Produzenten selber. Sind Sie der Meinung, daß diese Angaben ein vollständig verläßliches Material für die Statistik bieten, oder glauben Sie, daß diese Angaben nicht immer jenes Maß der Glaubwürdigkeit für sich in Anspruch nehmen können, welches zu wünschen wäre?

Herr **Roth**: Vollständig nicht. Wir haben es uns speziell für unsere Werke zur Aufgabe gemacht, genau die richtigen Zahlen anzugeben, haben aber auch mitunter unangenehme Erfahrungen machen müssen, z. B. bei der Montanstatistik. Wir theilten unsere Zahlen ganz genau dem Revierbeamten mit; als wir dann später von den Gemeinden zur Steuer eingeschätzt wurden, besaßen die Einschätzungskommissionen die genauen Zahlen über unsere Produktion an Erzen; das kann man natürlich keine „Einschätzung" mehr nennen. Wir haben uns beim Königlichen Oberbergamt beschwert und dieses hat alsdann verfügt, daß die Zahlen künftig geheim zu halten seien.

Herr **v. Schloer**: Sie suchen den Grund, daß die Angaben nicht vollen Glauben verdienen, darin, daß diese Angaben zu anderweitigen Zwecken, besonders Steuerzwecken benutzt werden, dadurch den Interessenten Nachtheile zugehen und diese Nachtheile rückwirken auf die Wahrheit, bezw. Vollständigkeit der Angaben?

(Wird bejaht.)

Herr **v. Schloer**: Ich danke dem Herrn Sachverständigen und schließe die Sitzung.

(Schluß 11 Uhr 50 Minuten.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Einundvierzigste Vernehmung

am

27. November 1878

(Nachmittag 2 Uhr).

Anwesend: Herr Königl. Bair. Staatsrath v. Schloer, Vorsitzender in Stellvertretung,
" Geh. Ober-Reg.-Rath Huber,
" Geh. Kommerzienrath Stumm,
" H. H. Meier,
" Geh. Bergrath Dr. Wedding,
Sachverständiger: Kommerzienrath Hegenscheidt aus Gleiwitz.

Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, dienstlich verhindert.

(Fragebogen A.)

Herr **v. Schloer**: Der Herr Vorsitzende, Dr. Serlo ist verhindert, unseren Verhandlungen anzuwohnen und hat mich deshalb beauftragt, bis zu seinem Wiedereintritt die Fragen an den Herrn Sachverständigen zu richten.

Ich möchte nun vor Allem den Herrn Kommerzienrath bitten, uns einen allgemeinen Ueberblick über den Umfang und die Art der Produktion zu geben, welche Ihr Werk zur Zeit hat, um darnach bemessen zu können, wie die einzelnen Fragen sich auf Ihre Verhältnisse reduziren.

Herr **Hegenscheidt**; Ich habe 2 Werke, eins in Kattowitz, ein Puddel- und Walzwerk, welches 25 Puddelöfen und 10 Schweißöfen umfaßt, von denen 8 für gewöhnlich im Betriebe sind, dann in Gleiwitz eine Drahtfabrik, die umfaßt ein Drahtschnellwalzwerk nebst zwei Schweißöfen, Drahtfabrikation, Drahtnägel, Kettenfabrikation und Drahtseilerei.

Herr **v. Schloer**: Die Erzeugung des Rohmaterials oder Halbfabrikats, welches Sie gebrauchen, liegt also außerhalb Ihres Betriebes? Sie produziren kein Roheisen, sondern kaufen das Roheisen und wandeln es im Puddelwerk in diejenigen Halbfabrikate um, die Sie wieder weiter verarbeiten?

(Wird bejaht.)

Darnach würden wir auf den Fragebogen eingehen.

I.
Wirthschaftliche Lage der deutschen Eisenindustrie an und für sich und mit Rücksicht auf die Produktionsverhältnisse des Auslandes.

a. Selbstkosten.

Frage 1:

Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Herr **Hegenscheidt**: Ich gehe von dem Roheisenpreis 5,15 pro 100 kg aus, wie wir ihn in Oberschlesien haben. Danach kosten Rohschienen 8,35, Walzeisen 11,90, Drahthalbfabrikate 9,70, Walzdraht 14,50 ℳ.

Herr **v. Schloer**; Sie machen also Ihre Angaben durchaus unter Zugrundelegung der Einheit von 100 kg?

(Wird bejaht.)

Sie gestatten mir vielleicht zu fragen: was verstehen Sie unter Drahthalbfabrikaten?

Herr **Hegenscheidt**; Rohschienen ist das Halbprodukt für Walzeisen, Drahtriegel oder Drahthalbfabrikat, das Vorprodukt für Draht und Drahtfabrikate.

Herr **v. Schloer**: Drahtriegel ist also verschieden von Walzdraht? Unter Walzdraht verstehen Sie das bereits ausgewalzte Eisen?

Herr **Hegenscheidt**: Ja, das ist gewalzter Draht. Das Rohprodukt zum gewalzten Draht ist Halbfabrikat oder, wie wir es in Oberschlesien bezeichnen, Drahtriegel.

Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Diejenigen Walzwerke in Oberschlesien, welche dasselbe Sortiment Walzfabrikate wie ich arbeiten, dürften die gleichen Selbstkosten haben.

Frage 3:

Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:
die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise

der bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate?

die Transportkosten derselben?

die Arbeitslöhne?

die allgemeinen Betriebs-, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

Ich erlaube mir zu dieser Frage eine Tabelle zu überreichen, aus der das Nähere ersichtlich sein dürfte.

Selbstkosten in Prozentzahlen für:	Rohschienen.	Walzeisen.	Walzdraht.	Draht.	Drahtnägel.	Ketten.	Rohschienen, Walzdraht, Draht und Nägel kombinirt.	Rohschienen, Walzdraht und Ketten kombinirt.	Rohschienen und Walzeisen kombinirt.
Rohmaterialien	72,4	83,8	86,5	89	82,9	64,2	82,7	74,4	78,1
Kohlen	7,4	2,8	3,9	—	—	—	—	—	5,1
Hülfsmaterial und Diverse	3,6	2,8	3,9	5,4	10,5	9,2	9,9	10,9	3,2
Amortisation und Generalunkosten	4,8	3,4	—	—	—	—	—	—	4,1
Löhne	11,8	7,2	5,7	5,6	6,6	26,6	7,4	14,7	9,5
	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Herr **v. Schloer:** Soviel ich sehe, haben Sie Ihre Selbstkosten in Prozenten ausgedrückt?

(Wird bejaht.)

Frage 4:

Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien? Sind diese Beträge unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

Herr **Hegenscheidt:** Ja.

Herr **v. Schloer:** Sind in Ihren Selbstkosten Amortisation und Verzinsung der betreffenden Anlagen bereits eingerechnet?

(Wird bejaht.)

Frage 5:

Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

Herr **Hegenscheidt:** 1869 kostete Roheisen 7 *M.*, Rohschienen 12 *M.* 20 *₰*, Walzeisen 18 *M.* 40 *₰*, 1873 Roheisen 10 *M.* 60 *₰*, Rohschienen 16 *M.* 20 *₰*, Walzeisen 22 *M.* 40 *₰*.

Frage 6:

Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

1869 hatte ich ein Anlagekapital von 750 000 *M.* und ein Betriebskapital von 750 000 *M.*, 1873 Anlagekapital 1 450 000 *M.*, Betriebskapital 1 200 000 *M.*, 1878 Anlagekapital 1 250 000 *M.*, Betriebskapital 1 200 000 *M.*

Herr **v. Schloer:** Von

Frage 7:

Steckt Gründergewinn darin, event. in welchem Maße?

ist ja hier keine Rede.

Herr **Meier:** Es ist Privatwerk?

(Wird bestätigt.)

Frage 8:

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Herr **Hegenscheidt:** Die Tagesberichte melden mir, daß Middlesboroughroheisen heute 3,70 kostet, immer pro 100 kg, Oberschlesien zahlt für Roheisen 5,15. Hierin liegt eine Differenz von 1,75 im Eisen, das auf Walzeisen umgerechnet, würde sein 2,10 im Eisen.

Herr **v. Schloer:** Sie glauben also, daß die billigere Produktion des konkurrirenden Auslandes eigentlich ihren Ausdruck findet in der Differenz des Preises des Roheisens bei Ihnen und in England?

Herr **Hegenscheidt:** Ich ziehe nur den Vergleich in Roheisen. Die übrigen Differenzen, die wir haben dürften, werde ich wahrscheinlich wohl an anderen Stellen noch entwickeln dürfen.

Herr **v. Schloer:** So daß Sie also bei dieser Frage sich lediglich auf das Eisen beschränken als Grundlage Ihrer Produktion?

(Wird bejaht.)

Herr **Stumm:** Können Sie aber das Middlesborougheisen dem Roheisen, welches Sie zu 5,15 kaufen, der Qualität nach an die Seite stellen? Glauben Sie, daß aus dem Middlesborougheisen dieselben Materialien in derselben Qualität hergestellt werden können, welche Sie aus dem gekauften schlesischen Roheisen herstellen?

Herr **Hegenscheidt:** Für Drahtfabrikate nicht.

Herr **Stumm:** Würden Sie uns nicht die Preise des Auslandes für Roheisen, welches zur Drahtfabrikation verwendet wird, angeben können?

Herr **Hegenscheidt:** Oesterreich steht in seinen Materialien höher. Das wäre zunächst das konkurrirende Land, mit dem ich in Oberschlesien zu rechnen hätte, indem ich nur aus meinem Bezirke berichte.

Herr **Stumm:** Können Sie Beispiele dafür anführen? Ich meine: Sie haben sich darauf beschränkt, die Selbstkosten des konkurrirenden Auslandes anzuführen, für den Fall, daß es Middlesborougheisen verwendet, nun aber sagen Sie selbst, für Ihr Hauptfabrikat, für Draht konkurrirt Middlesborougheisen nicht mit Ihnen, es würde also für uns von Interesse

sein, eine Vergleichung Ihrer Selbstkosten mit denen des Auslandes zu haben, für solche Roheisensorten, die mit Ihnen konkurriren könnten hinsichtlich der Qualität.

Herr **Hegenscheidt**: Das Middlesborougheisen dürfte wohl nur für Stabeisen speziell seine Verwendung finden, zu Drahtfabrikaten weniger. Das österreichische Eisen eignet sich für Drahtfabrikate. Die österreichischen Schutzverhältnisse, auch höhere Selbstkosten veranlassen zu einem Export dieses Drahtfabrikats nach Schlesien nicht, weil bessere Verwerthung im Lande bleibt.

Herr **v. Schloer**: Dürfte ich mir vielleicht die Frage erlauben, ob der Herr Sachverständige nicht in der Lage wäre, uns anzugeben, wie sich der Preis desjenigen englischen Eisens stellt, welches bezüglich der Qualität gleich steht dem Eisen, das Sie für die Drahtfabrikation verwenden?

Herr **Hegenscheidt**: Ich stehe durch meine Lage in Oberschlesien diesen Materialien ferner und habe nicht das Interesse daran gehabt, es speziell für Drahtzwecke zu verfolgen.

Herr **v. Schloer**: Also beziehen sich, wenn ich Sie richtig verstanden habe, Ihre Angaben bezüglich der Grundlage Ihrer Fabrikation, also bezüglich des Eisens, lediglich auf die Fabrikation von Stabeisen, während Sie nicht in der Lage sind, uns eine ganz genaue Gegenüberstellung desjenigen Rohmaterials in unserm Produktionsorte gegenüber dem englischen Produktionsorte zu geben, welches dazu dient, Draht herzustellen?

(Wird verneint.)

Und auf der andern Seite sagen Sie: obwohl Oesterreich in dieser Beziehung vielleicht einen Vergleichungspunkt bieten würde, so kommt das deshalb nicht in Betracht, weil Oesterreich durch seine Schutzzölle die eigene Produktion von uns ausscheidet, beziehungsweise uns hindert, dort zu konkurriren und vermöge der höheren Preise, die in Oesterreich bestehen, eine Einfuhr der österreichischen Materialien nach Schlesien behufs Herstellung von Draht zur Zeit nicht möglich machen?

Herr **Hegenscheidt**: Bei Eisendraht nicht.

Herr **v. Schloer**: Wenn an diesen Abschnitt eine weitere Bemerkung von Seiten der geehrten Herren nicht geknüpft werden will, dann könnten wir weiter gehen zu:

b. Arbeiterverhältnisse.

Frage 1:

Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

Herr **Hegenscheidt**: Die Bevölkerung leidet wohl Mangel an Arbeit bei den kleinen Gewerben, weniger bei der Großindustrie.

Herr **v. Schloer**: Sie wollen also damit konstatiren, daß die Großindustrie noch immer in ihrer Thätigkeit weniger gehemmt und weniger eingeschränkt ist, als die Kleinindustrie?

Herr **Hegenscheidt**: Sie hält den Kampf länger aus, als wie die kleineren Gewerbe.

Frage 2:

Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

Nein.

Frage 3:

Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

Nach meiner Statistik gebe ich seit dem Jahre 1873 20 pCt. weniger Verdienst für den Arbeiter, die Akkordsätze von 1867—1873 waren höher, nicht aber der Verdienst diesem höheren Lohne immer entsprechend.

Herr **v. Schloer**: Das liegt also wohl an der persönlichen Leistung der einzelnen Arbeiter. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, so waren bei Ihnen von 1869 bis 1873 die Akkordlöhne höher, dessenungeachtet aber war der Gesammtverdienst der Arbeiter in jener Zeit nicht so hoch pro Kopf und pro Tag, als sie heute sind.

(Wird bestätigt.)

Daraus, glaube ich, kann man schließen, daß heute die Leistungsfähigkeit des Individuums eine größere ist, wie damals, so daß trotz der niedrigen Akkordsätze ein höherer Verdienst auf das Individuum pro Tag fällt?

Herr **Hegenscheidt**: Mit Hülfe der maschinellen Verbesserungen.

Herr **v. Schloer**: Den Antheil aber, den die maschinellen Verbesserungen an diesem Mehrverdienst etwa prozentuell in Anspruch nehmen, wären der Herr Sachverständige nicht in der Lage, uns zum Ausdruck zu bringen?

Herr **Hegenscheidt**: Wenigstens nicht maßgebend.

Frage 4:

Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

Bei einem Jahresverdienst von 700—420 *M.* ist eine Herabsetzung, insbesondere bei einem Familienvater, der allen Pflichten genügen will, unmöglich.

Herr **v. Schloer**: Wir dürfen also aus Ihrer Aussage entnehmen, daß der durchschnittliche Verdienst pro Kopf wie viel beträgt?

Herr **Hegenscheidt**: Zwischen 700 und 420 *M.* beim Werkarbeiter.

Herr **v. Schloer**: Nun werden wohl auch dort die Verhältnisse sich so gestalten, daß diese geringere Ziffer des Verdienstes sich mehr auf jugendliche Arbeiter, die erst anfangen, erstreckt, nicht aber auf Familienväter und solche, die lange gearbeitet haben?

Herr **Hegenscheidt**: Vorherrschend Familienväter.

Herr **v. Schloer**: Also auch Familienväter verdienen nicht mehr je nach der Leistungsfähigkeit der betreffenden Individuen als 420 *M.*?

Herr **Hegenscheidt**: Ja!

Frage 5:

Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

Herr **Hegenscheidt**: Eine vollständige Zerrüttung der Arbeiterfamilie und des geordneten großen gesellschaftlichen Zusammenlebens und in Folge dessen Verschlechterung der Arbeitskraft, Verringerung der Leistung und Erhöhung der Selbstkosten.

Frage 6:

Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Die Erhöhung der Löhne hat diesseits im Großen und Ganzen nicht ungünstig gewirkt. Ganz besonders hat die bessere Nahrung höhere Leistung im Gefolge gehabt, auch ein besseres Familienleben habe ich in reichem Maße beobachtet.

Frage 7:

Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

Nein.

Frage 8:

Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

Der österreichische Arbeiter steht in Verdienst und Leistung mit dem unsrigen gleich.

Herr **v. Schloer**: Ueber die Arbeiterverhältnisse in andern Ländern, die hier in Betracht kommen, z. B. England, Belgien, Frankreich, wären Sie wohl nicht in der Lage uns Mittheilung zu machen?

Herr **Hegenscheidt**: Ich nehme an, daß Sachverständige, die ein noch größeres Interesse für diese Länder haben, besser über diese Länder informirt sind, wie ich, der ich doch nur von allgemeinem Hörensagen sprechen könnte.

Herr **v. Schloer**: Frage 9:

Sind dieselben einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

Nach der eben gegebenen Aeußerung darf ich wohl annehmen, daß der Herr Sachverständige sich über diese Frage nicht weiter aussprechen will?

Herr **Huber**: Für Oesterreich vielleicht?

Herr **v. Schloer**: Wenn Sie die Güte haben wollten, uns zu sagen, ob in Oesterreich eine Ermäßigung eher ermöglicht ist, als bei uns.

Herr **Hegenscheidt**: Es ist heute allgemein viel Angebot von Arbeit, also auch in den uns nahe liegenden Hauptkonkurrenzländern. Ich würde es nicht wagen, mich da in bestimmten Zahlen zu bewegen, da ich doch befürchte, es wäre nicht für die hiesige Aufgabe durchschlagend.

Herr **v. Schloer**: Wenn ich mir vielleicht zu meiner persönlichen Information eine besondere Frage erlauben darf: Betrachten Sie Oesterreich als ein konkurrirendes Land bezüglich Ihrer Produkte, obwohl Oesterreich höhere Preise im Inlande hat in Folge seiner Schutzzölle und also eigentlich doch auf dem deutschen Markte mit seinen Produkten sich kaum zur Geltung zu bringen vermag?

Herr **Hegenscheidt**: Ich sehe Oesterreich als ein Land an, welches mit uns innig zusammenhängen sollte, denn wir verfolgen gleiche Interessen, und ich muß, da Oesterreich in den letzten Jahren auf seinen gewerblichen Gebieten eine außerordentliche Thätigkeit entwickelt hat, doch mit beobachtendem Auge dieser Entwickelung folgen.

Herr **v. Schloer**: Aber eine Konkurrenz in der Art, daß Oesterreich mit den Produkten Ihres Etablissements auf dem deutschen Markte sich zur Geltung bringen könnte, eine solche Situation ist ja im Augenblicke doch kaum gegeben?

(Wird verneint.)

Wenn hier weiter keine Fragen gestellt werden, würden wir übergehen zu:

c. Frachten.

Frage 1:

Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

Herr **Hegenscheidt**: Für diese Frage habe ich zwei Tabellen, aus welchen hervorgeht, daß die Frachten im engeren Hüttenbezirke sich um durchschnittlich 100 pCt. höher stellen, als für weitere Entfernungen. Diese Frachtverhältnisse haben eine empfindliche Rückwirkung, denn sie vertheuern unsere Selbstkosten in einer ganz eklatanten Weise. Ich möchte jedoch hervorheben, daß die oberschlesische Bahn für Entfernungen von 27 und 28 km für 200 Ctr. 14 ℳ rechnet, für 29 km 12 ℳ, für 32 16 ℳ, für 33 14 ℳ. Nur der Unterschied von 2 ℳ hat eine Einwirkung auf das Walzeisen für mich, der ich nur mit Roheisen anfange, von pro 100 kg $7\frac{1}{2}$ ₰ Vertheuerung.

Frachten für Kohlen, Roheisen und Erze.

von Zabrze				von Kattowitz				von Tarnowitz			
nach	Kilometer	Betrag	pro 1 Kilometer	nach	Kilometer	Betrag	pro 1 Kilometer	nach	Kilometer	Betrag	pro 1 Kilometer
Königshütte	14	0,10	0,710	Zabrze	19	0,10	0,530	Zabrze	29	0,12	0,400
Kattowitz	19	0,10	0,530	Königshütte	11	0,10	0,910	Königshütte	22	0,12	0,550
Beuthen	15	0,10	0,660	Beuthen	19	0,10	0,530	Kattowitz	33	0,14	0,420
Tarnowitz	29	0,12	0,400	Tarnowitz	33	0,14	0,420	Beuthen	14	0,10	0,710
Myslowitz	28	0,14	0,500	Myslowitz	9	0,10	1,100	Myslowitz	42	0,18	0,430
Gleiwitz	8	0,10	1,250	Gleiwitz	27	0,14	0,620	Gleiwitz	32	0,16	0,500

Frachtsätze für weite Entfernungen.

nach	Eisen von Kattowitz			Waaren von Gleiwitz		
	Kilometer.	Fracht.	pro 1 Kilometer.	Kilometer.	Fracht.	pro 1 Kilometer.
Dresden	456	1,73	0,379	429	2,05	0,478
Berlin	518	1,94	0,375	491	2,14	0,436
Stettin	539	1,43	0,265	512	1,96	0,383
Königsberg	795	2,32	0,292	768	2,28	0,296
Posen	352	1,24	0,352	325	1,44	0,443
Breslau	188	0,74	0,400	161	0,74	0,460

Frachtsätze für nahe Entfernungen.

nach	Eisen von Kattowitz			Waaren von Gleiwitz		
	Kilometer.	Fracht.	pro 1 Kilometer.	Kilometer.	Fracht.	pro 1 Kilometer.
Gleiwitz	27	18	0,660	—	—	—
Zabrze	19	16	0,840	8	12	1,500
Königshütte	11	12	1,090	22	18	0,820
Myslowitz	9	10	1,110	36	24	0,660
Tworog	48	36	0,750	47	41	0,900
Kattowitz	—	—	—	27	20	0,740

Herr **v. Schloer**: Also die Staffeltarife — wenn ich den technischen Ausdruck gebrauchen darf — haben den Einfluß, daß der Verkehr auf kürzeren Strecken bis zu 100 pCt. mehr belastet ist, als der Verkehr auf längeren Strecken?

(Wird bestätigt.)

Und dadurch entsteht selbstverständlich derjenigen Industrie, die mit ihren Fabrikationsgegenständen im weitesten Sinne des Wortes auf den Verkehr in kürzerer Distanz angewiesen ist, nach Ihrer Auffassung ein sehr wesentlicher Nachtheil, der bis zu 7½ ₰ pro 100 kg geht.

Herr **Hegenscheidt**: Ich bitte um Entschuldigung, die Unrichtigkeit der Tarife im engsten Bezirke; ich meine, 29 km sind doch mehr als 28, sind aber weniger wie 32 und noch weniger wie 33, zwischen 29 und 27 km ist pro Waggon von 200 Ctr. eine Differenz von 2 ℳ. Diese 2 ℳ auf Roheisen, Kohlen und andere Materialien vertheilt, macht eine Vertheuerung von 7½ ₰ pro 100 kg. Also dieser effektive error, der in diesen Zahlen liegt, bringt eine Vertheuerung hervor, nicht die 100 pCt. Differenz, welche der engere Verkehr mehr bezahlt, als bei weiter Entfernung, letztere würden ganz andere Zahlen ergeben.

Herr **v. Schloer**: Frage 2:

Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Zum Theil ist ja dies bereits beantwortet.

Herr **Hegenscheidt**: Ich hätte nur noch hinzuzufügen den Mangel an einer ermäßigten Stückgutklasse im Interesse des kleinen Abnehmers.

Frage 3:

Genießt das Ausland billigere Frachten, als Sie, und in welcher Weise macht sich dies geltend?

Allerdings zum Theil durch die bekannten Wasserwege.

Frage 4:

Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

Nach dem allgemeinen deutschen Reformtarif im Allgemeinen nicht mehr.

Herr **v. Schloer**: Sie nehmen also an, daß alle diese Differentialtarife, wie sie früher bestanden haben, seit der Tarifreform in Wegfall gekommen sind?

(Wird bejaht.)

Wir würden dann übergehen zu:

d. Verkaufspreise.

Frage 1:

Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte?

Herr **Hegenscheidt**: Walzeisenfabrikat 11,58 pro 100 kg, Drahtfabrikat 26,50.

Herr **v. Schloer**: Dieser Preis 26,50 ist wohl ein Grundpreis?

Herr **Hegenscheidt**: Nein, das ist ein Durchschnittspreis. Das sind die Preise für meine Walzeisenfabrikate pro 1878, desgl. auch für meine Drahtfabrikate ebenfalls im Durchschnitt gehalten.

Herr **v. Schloer**: So daß also die gröberen Sorten gegen die schwächeren Nummern wohlfeiler sind als 26,50?

(Wird bestätigt.)

Für die weiteren Fabrikate, Drahtstifte u. s. w., wollen Sie wohl keine Preise angeben?

Herr **Hegenscheidt**: Das ist eine ungemein komplizirte Arbeit.

Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Bei gleichen Fabrikationsverhältnissen dieselben Preise.

Frage 3:

Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

Zu dieser Frage habe ich eine Tabelle aufgestellt, die ich Ihnen überreichen will.

Verkaufspreise

im Jahre	für Walzeisen	für Drahtfabrikate
1869	18,50	33,00
1870	18,80	33,20
1871	19,60	35,10
1872	30,25	53,10
1873	25,90	49,20
1874	20,35	39,75
1875	17,50	36,35
1876	14,10	29,55
1877	12,76	27,10
1878	11,58	26,50

Herr **v. Schloer**: Walzeisen — wenn ich mir erlauben darf, die Hauptziffern anzugeben — haben gekostet:

im Jahre 1869 18,50
= = 1873 25,90
= = 1878 11,58

Drahtfabrikate kosteten:

im Jahre 1869 33,00
= = 1873 49,20
= = 1878 26,50

Frage 4:

Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Herr **Hegenscheidt**: Selbstverständlich.

Frage 5:

Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

Bonitäten, Zahlungsbedingungen und Quanta, die abgeschlossen werden sollen.

Herr **v. Schloer**: Die Bonität der Abnehmer kommt wohl bei den Preisen auch mit in Betracht.

Herr **Hegenscheidt**: Gewiß.

Herr **Stumm**: In welcher Weise beziffert sich die Differenz Ihrer Verkaufspreise für In- und Ausland? Können Sie uns vielleicht ein Beispiel anführen, bis zu welcher Differenz Sie an das Ausland billiger verkauft haben, wie für den inländischen Markt?

Herr **Hegenscheidt**: Ich kenne für diese Frage gar keine Differenzen, ich kenne nur Kassa, Quantum und Art der Bestellung.

Herr **Stumm**: Dann haben Sie wohl die Frage nicht ganz so beantwortet, wie Sie sie beantworten wollten. Denn Sie haben die Frage beantwortet mit dem Ausdruck „selbstverständlich". Es ist aber in der Frage enthalten, ob verschiedene Preise für das In- und Ausland gestellt werden.

Herr **Hegenscheidt**: Ich habe zur Frage 4 die Antwort „selbstverständlich" gegeben und ergänze sie auf Wunsch dahin, daß ich für In- und Ausländer unter gleichen Verhältnissen dieselben Preise nehme.

Frage 6:

Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

Ich gehe bei dieser Frage immerhin von meinem oberschlesischen Bezirke aus. Es ist schwer zu bestimmen wie das konkurrirende Ausland an seinen Produktionsorten die Preise für seine Fabrikate stellt. Es hängt ja auch hier von allen möglichen Verhältnissen ab. Das, was ich allenfalls hier einschalten könnte wäre, daß Oesterreich sich besonders bemüht, mit seinen Stahlfabrikaten sich bei uns Bahn zu brechen. Sonst wüßte ich allerdings dieser Frage nichts weiter hinzuzufügen.

Herr **Huber**: Welche Länder verstehen Sie unter dem konkurrirenden Auslande? Wie es scheint blos Oesterreich?

Herr **Hegenscheidt**: Ich sehe hier speziell auf Oesterreich und zwar in Folge seiner vorzüglichen Erze und seiner vorzüglichen Qualität in Draht und besseren Fabrikaten. Würde die Frage wegen Walzeisen an mich gestellt, so würde ich allerdings mehr nach England sehen.

Herr **Huber**: Für Oesterreich haben Sie vorhin bemerkt, daß es nichts auf Ihren Markt einführe?!

Herr **Hegenscheidt**: Ich habe bemerkt, daß Oesterreich allerdings in Eisen nichts einführt.

Herr **Huber**: Ihr Fabrikat ist wohl vorzugsweise Draht?

Herr **Hegenscheidt**: Nein, ich mache 350 000 Ctr. Walzeisen und nur 100 000 Ctr. Drahtfabrikate.

Herr **Huber**: Führt von diesen Fabrikaten Oesterreich nichts ein auf Ihren Markt?

Herr **Hegenscheidt**: In Stahldrähten ja, ich selbst beziehe von da.

Herr **Huber**: Da können Sie uns wohl die Verkaufspreise mittheilen?

Herr **Hegenscheidt**: Ich habe sie nicht bei mir, ich war darauf nicht vorbereitet, aber wenn es gewünscht wird, kann ich sie nachträglich noch beibringen.

Herr **v. Schloer**: Nun möchte ich mir eine Zwischenfrage erlauben: ich habe bisher den Eindruck gehabt, daß Sie in Ihren Etablissements Stahldraht überhaupt nicht machen, sondern blos Eisendraht?

Herr **Hegenscheidt**: Ich mache Stahldraht aus Bessemer-Stahl und beziehe den von Königs-Laurahütte, muß aber für meine Seilfabrikate besseren Draht haben und beziehe den theils aus England, theils aus Westfalen, theils aus Oesterreich.

Herr **Stumm**: Sie konkurriren aber nicht direkt mit England oder Amerika mit Ihren Drähten?

Herr **Hegenscheidt**: Nein, ich bewege mich nur in meinen oberschlesischen Berg- und Hüttenbezirken mit diesen Fabrikaten.

Herr **v. Schloer**: Also ist Ihre Fabrikation auch ausgedehnt auf die Herstellung von Drahtseilen, die Sie aber nicht ganz aus eigenem Produkte herstellen, sondern zu deren Herstellung Sie theilweise auch auswärtiges Material verwenden. Könnten Sie uns vielleicht angeben, wie groß das Quantum dieser Drahtseilfabrikation pro Jahr in Ihren Etablissements sich beläuft?

Herr **Hegenscheidt**: 1 500—2 000 Ctr., es ist von keiner Bedeutung.

Herr **v. Schloer**: Das ist wohl, wenn ich Sie richtig verstehe, eine Industrie, die Sie mit Rücksicht auf Ihre lokalen Verhältnisse kultiviren, ohne daß übrigens diese Fabrikation einen großen Antheil an Ihrer Gesammtproduktion nähme?

Herr **Hegenscheidt**: Ich habe im Jahre 1852, wie ich von Westfalen nach Schlesien zog, diese verschiedenen kleinen Gewerbszweige mit herübergenommen. Dazu gehörten außer Draht Drahtnägel, Ketten auch Seile.

Frage 7:

Verkauft dasselbe für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt, und in welchem Verhältniß und aus welchen Gründen geschieht dies?

Ohne Zweifel wird Oesterreich, also auch wohl die anderen Länder, für den Export andere Preise haben, als es in seinem geschützten Inlande zu geben braucht. Es liegt das in der Schutzzollfrage.

Herr **v. Schloer**: Aber nähere Anhaltspunkte wären Sie nicht in der Lage uns ziffermäßig zu geben?

(Wird verneint.)

Wir würden dann übergehen zu:

c. Kreditverhältnisse.

Frage 1:

Finden die Werke Ihres Distriktes Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Herr **Hegenscheidt**: Nein.

Frage 2:

Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

In unserem Bezirke werden die Geschäftswechsel in der Hauptsache zum Zinsfuß der Reichsbank, in einzelnen Fällen bis zu $^1/_4$ pCt. Provision genommen.

Frage 3:

Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde?

Die im Laufe des Monats erhaltenen Kohlen bezahlen wir Ende des Monats. Roheisen hat ein übliches Ziel von 3 Monaten Wechselaccept. In Walzeisenfabrikaten haben wir für gewöhnlich ein Dreimonatziel gegen Wechselaccept, im offenen Konto mitunter auch bis 6 Monate.

Herr **Meier**: Dafür bekommen Sie kein Accept?

Herr **Hegenscheidt**: Nein, oder schließlich recht langsichtig.

Drahtfabrikate haben für gewöhnlich 6 Monate Ziel, 3 Monate still, Dreimonatwechsel, es sind auch recht Viele im offenen Konto, die noch später Zahlung leisten.

Frage 4:

Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt?

Die Reichsbank genügt den Bedürfnissen an Zahlungsmitteln nicht ganz. Es fehlen insbesondere 1- und 2-Markstücke, auch 10-Markstücke, Kronen, sind schwer zu erlangen, dagegen sind 20-Pfennige und Nickel im Ueberfluß vorhanden.

Frage 5:

Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

Soweit mir die Verhältnisse von Oesterreich bekannt sind, haben sie gleiche Grundlage, als wie bei uns. Daß Frankreich in seinen Geldverhältnissen bekanntlich sehr komptant ist, ist ja bekannt.

Herr **Huber**: Sie haben bis jetzt unter dem konkurrirenden Auslande speziell Frankreich nicht erwähnt. Sie rechnen also Frankreich auch zum konkurrirenden Ausland?

Herr **Hegenscheidt**: Bezüglich der Kreditverhältnisse sehe ich es als Musterland an, und nur zu dem Zwecke habe ich es angeführt.

Herr **Huber**: Ich meine, ob es konkurrirt mit den Fabrikaten, die Sie erzeugen?

Herr **Hegenscheidt**: In meiner Gegend nicht.

Herr **v. Schloer**: Der Herr Sachverständige haben bei jeder Gelegenheit betont, daß Sie bezüglich Ihrer Fabrikation sich lediglich auf den lokalen Standpunkt stellen, und nur von dem aus die Verhältnisse betrachten. Deshalb haben Sie sich auch darauf beschränkt, Oesterreich insofern in Rücksicht zu ziehen, als dort dazu Anhaltspunkte gegeben sind, um die Grundlage Ihrer Fabrikation in Vergleich zu ziehen, während Sie es abgelehnt haben, z. B. einen Vergleich mit England herbeizuführen.

Herr **Huber**: Der Herr Sachverständige hatte soeben unter dem konkurrirenden Auslande Frankreich genannt, deswegen fragte ich.

Herr **Hegenscheidt**: Ich habe mir den Zusatz erlaubt, daß ich Frankreich als das Musterland des Kreditgebens und Nehmens ansehe und wünschen möchte, daß wir, also auch Oesterreich, gleiche Verhältnisse hätten.

Herr **Stumm**: Vielleicht haben Sie auch die Möglichkeit berücksichtigt, daß Frankreich auch einmal mit Ihnen konkurriren könnte?

(Wird bestätigt.)

Herr **v. Schloer**: Wir würden übergehen zu:

f. Einfluß der Gesetzgebung.

Ich glaube, daß es wohl zweckmäßig sein wird, diese beiden Fragen kombinirt zur Vorlage zu bringen.

Frage 1:

In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?

Frage 2:

Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung u. s. w.?

Herr **Hegenscheidt**: Auf unsere Selbstkosten übt unsere größere Oberaufsicht keinen Nachtheil aus. Was jedoch die Steuern anbetrifft, da spreche ich allerdings vom Hörensagen, d. h. vom Lesen nach: Die direkten Steuern sollen in England erst mit 2 000 *M.* beginnen.

Herr **Meier**: 100 Lstr.

Herr **Hegenscheidt**: Ja, 100 Lstr. In Oberschlesien bezahlen wir bereits von 300 *M.* Kommunalsteuern $2^1/_2$ pCt. und die gehen bis zu einer Höhe von 2 000 *M.* auf $6^1/_2$ pCt. herauf.

Diesen Steuern treten noch die Kreis-Kommunalpflichten, die Kirchenverpflichtungen und auch so manche andere wohl noch hinzu, so daß wir entschieden wohl von 2 000 *M.* mit England verglichen, 10 pCt. für derartige Ausgaben rechnen dürfen.

Herr **v. Schloer**: Darf ich mir vielleicht eine Zwischenfrage erlauben. Sie beziehen diese 10 pCt. auf die Gesammtsumme des betreffenden Einkommens?

(Wird bejaht.)

Könnten Sie uns vielleicht mittheilen, welcher Betrag von einem einzelnen Arbeiter, ich will also annehmen, von einem Arbeiter, der einen Verdienst hat, wie Sie früher angegeben haben, von etwa 700 *M.*, welcher Betrag von einem solchen Arbeiter bei Ihnen in Anspruch genommen wird, einmal zur Berichtigung der direkten Staatssteuern und fürs Zweite, welcher Betrag dieser direkten Staatssteuer entsprechend für die Kommunallasten, Kirchen- und Schullasten noch auf diesen Mann fallen würde?

Herr **Hegenscheidt**: Die direkten Steuern sind ja bekannt. Ich könnte also nur über lokale Verhältnisse berichten. Das wäre bei Jemanden, der 700 *M.* verdient, $4^1/_2$ pCt. der Kommunallasten.

Herr **v. Schloer**: Von den 700 *M.*?

Herr **Hegenscheidt**: $4^1/_2$ pCt., ungefähr 30 *M.*

Herr **v. Schloer**: Außer der Staatssteuer hat dieser Mann für besondere Leistungen noch 28 *M.* zu bezahlen?

Herr **Hegenscheidt**: Ja, $4^1/_2$ pCt. Das ist die direkte Kommunalsteuer. Hier treten noch dazu: Kreiskommunal-, Kirchenverpflichtungen und Alles, was sonst damit zusammenhängt, so daß ich das Ganze auf fast 10 pCt. von dem Einkommen des Arbeiters annehmen möchte.

Ich möchte noch hinzufügen, daß allerdings solche Besteuerung unsere Selbstkosten nicht erleichtert; wir müssen sie theilweise indirekt mitbezahlen.

Herr **v. Schloer**: Ueber die Gewerbeordnung, das Berggesetz u. s. w. wollen Sie sich nicht näher aussprechen? Auch nicht über die Aktiengesetzgebung?

Herr **Hegenscheidt**: Die Gewerbeordnung hat allerdings eine allgemein bekannte Schattenseite, die Konzession für das Wirthshauswesen, das in einem Bezirke, wie der, den ich zu vertreten die Ehre habe, wohl von noch weiter gehender Bedeutung sein dürfte, als wie vielleicht im Westen.

Unsere Leute sind durch eine Reihe Jahre in ihrer Schulentwickelung außerordentlich vernachlässigt. Die Unzahl von Wirthschaften, denen man die Konzession gegeben hat, haben mehr demoralisirend sowohl für den Arbeiter als auch für seine Familie, aber auch vor allen Dingen auf seine Arbeitskraft schädigend eingewirkt.

Hinsichtlich der Aktiengesetzgebung sind Ihnen ja die allgemeinen Wünsche bekannt. Ich habe nur noch den einen speziellen, daß die Verwaltungsräthe und Revisoren mehr zu persönlichen Verpflichtungen herangezogen werden möchten als seither. Sie wissen ihre Klippe so wunderbar schön zum Theil zu umschiffen. Ob die Aktionäre vielleicht dadurch, daß sie für die Ausfälle, die in den Bilanzen sind, durch Zuschüsse eintreten müssen, gezwungen werden könnten, in der Wahl der Verwaltungsräthe vorsichtiger zu sein, stelle ich anheim.

g. Allgemeine Lage.

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Von unseren Holzkohlenhochöfen stehen 10, von den Koksöfen 27 und von den Puddelöfen 81.

Herr **v. Schloer**: Dürften wir vielleicht bitten, diesen Angaben gegenüber, die Gesammtzahl der bei Ihnen bestehenden Oefen uns bekannt zu geben, wieviel im Ganzen etwa Holzkohlenöfen vorhanden sind?

Herr **Hegenscheidt**: 17 Holzkohlenöfen, 53 Koksöfen, 366 Puddelöfen. Davon sind im Betriebe: 7 Holzkohlenöfen, 26 Koksöfen, 285 Puddelöfen oder in Prozenten ausgedrückt: 50 pCt. Hochöfen und 78 pCt. Puddelöfen.

Herr **Huber**: Wie steht es mit den Werken, die dasselbe, wie Sie, fabriziren? Sie haben vorhin, glaube ich, bemerkt, daß Sie selbst keine Arbeiter entlassen haben. Sind ähnliche Werke noch in Ihrer Gegend, die dasselbe fabriziren wie Sie?

Herr **Hegenscheidt**: Ich habe seit Jahren ein Konkurrenzwerk, das hat an Arbeiterzahl zugenommen. Ich kann also von diesen beiden Werken, also meinem Werk und jenem, sagen, daß wir den Betrieb vollständig erhalten haben.

Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen sie?

Von den Eisenwerken glaube ich als großen Durchschnitt den letzten Rechenschaftsbericht der Königs-Laurahütte anziehen zu müssen, da es ja eine Frage ist, die auf den gesammten Bezirk gerichtet ist. Dieses Werk gewährt 2 pCt. Dividende, es hat aber außer Eisen und Stahl noch Kohlenbergbau. Würde es sich um die Drahtindustrie, um die Drahtfabrikate handeln, dann möchte ich wieder auf die westfälischen Werke hinweisen und speziell das gut situirte und in gewisser mäßiger Weise begründete Werk „Westfälischer Industrieverein in Hamm" anführen, das hat im letzten Jahre bekanntlich $4^3/_4$ pCt. gegeben, vorher mehrere Jahre hindurch nur 3 pCt. Dividende.

Herr **Huber**: Es wäre wohl interessant zu erfahren, welche Rentabilität Sie selbst erzielen?

Herr **Hegenscheidt**: Diese Frage kommt, glaube ich, später. Sonst stehe ich gern noch zu Diensten.

Herr **Stumm**: Ich würde auch bitten, die Frage jetzt zu beantworten.

Herr **Hegenscheidt**: Ich habe sie unter Nr. 3 stehen.

Herr **v. Schloer**: Wenn Sie die Güte haben wollen, sich gleich über

Frage 3:

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?

zu verbreiten.

Herr **Hegenscheidt**: Die Rentabilität war im Jahre 1869 $8^1/_2$ pCt. vom Anlage- und Betriebskapital.

Herr **Huber**: Ihre?

Herr **Hegenscheidt**: Meine! Im Jahre 1872 20 pCt., eine Zahl für die Gründer und Prospekte!

Herr **Meier**: Im Jahre 1877?

Herr **Huber**: Können Sie es uns nicht für die einzelnen Jahre seit 1873 angeben?

Herr **Hegenscheidt**: Damit kann ich allerdings nicht dienen.

Herr **Meier**: Wissen Sie es nicht aus dem Kopf, oder wollen Sie es uns nicht sagen?

Herr **Hegenscheidt**: Ich habe ein altes Werk, welches seit 25, 26 Jahren besteht, ich muß es in den nächsten Jahren neu umbauen und muß also Alles wieder hineingeben. Das sind Zahlen, mit denen ich daher doch nicht gern in die Oeffentlichkeit trete.

Herr **Huber**: Sie haben vorhin von einem Nachbarwerke gesprochen, welches Aehnliches produzirt, können Sie uns vielleicht die Rentabilität dieses Werkes angeben?

(Wird verneint.)

Herr **v. Schloer**: Ich dürfte mir vielleicht auch noch einige Fragen zu meiner näheren Information erlauben.

Es ist von mehreren Seiten angeführt worden, daß diejenigen Werke, welche Roheisen verarbeiten, in einer besseren Lage wären. Im Allgemeinen, und insbesondere ist dies auch von Schlesien behauptet worden, und von allen denjenigen Werken, welche genöthigt sind oder vermöge ihrer Einrichtungen darauf angewiesen sind, ihr Rohprodukt selber zu erzielen, weil der Roheisenpreis nicht voll den Betrag der Selbstkosten ersetzt, derjenige Roheisenpreis nämlich, wie er bei den Puddelwerken bei der weiteren Raffinirung des Eisens in Ansatz gebracht wird, so daß also die Werke, die Roheisen kaufen, gewissermaßen einen Theil des Mindererlöses ihrer Fabrikate abzuwälzen in der Lage sind. Können Sie dieses Verhältniß bestätigen oder steht die Sache nach Ihren eigenen Erfahrungen anders?

Herr **Hegenscheidt**: Je umfangreicher eine Industrie ist, desto mehr Risiko. Bin ich in der Lage, heute mit Kohlenbergbau, mit Eisenerzbetrieb in den Hochofenbetrieb und in der weiteren Fortsetzung in die einzelnen Fabrikationsbranchen eingreifen zu können, so habe ich allerdings eine sichere Grundlage der Selbstkostenberechnung, aber ich bin damit auch mehr Risikos ausgesetzt, als wenn ich mit einer eng gezogenen Fabrikation den Lauf ernster rückgehender Konjunkturen durchzuarbeiten habe.

Herr **v. Schloer**: Sie haben vorhin, als Sie der 20 pCt. Erwähnung thaten, die im Jahre 1872 aus Ihrem Betriebe resultirten, die Bemerkung hingeworfen, daß es die Basis der Gründungen sei. Sie finden also in den hohen Beträgen, die diese Industrie in den Jahren 1872/73 ergeben hat, auch einigen Anlaß für diese Gründungen beziehungsweise Erweiterungen der Eisenindustrie gegeben?

Herr **Hegenscheidt**: Ich komme auf diese Frage später.

Herr **Meier**: Ihr Nachbarwerk ist das von Kollmann?

Herr **Hegenscheidt**: Nein, das von Kern u. Cie.

Frage 4:

Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Dem Entwickelungsgange der Konsumtion in den Jahren 1870, 1871, 1872 und 1873 hat sich die deutsche Eisenindustrie anzuschließen gesucht. Vollzogen sind in den späteren Jahren Fehler auf den großen Konsumtionsgebieten, so haben sich diese analog auf die Produktionsstätten übertragen. Ferner ist nicht zu unterschätzen, daß die Einverleibung Elsaß-Lothringens in das deutsche Reichsgebiet den Zollverein veranlaßte, die Eisenproduktion der Reichslande aufzunehmen, deren Konsumtion bekanntlich gegen deren Produktion verschwindend genannt werden muß.

II.

Wirkung der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markte.

Frage 1:

Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Nein, weil die innere Konkurrenz im hiesigen Bezirk die Absatzgebiete mit aller Energie selbst pflegt.

Herr **v. Schloer**: Frage 2:

Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

Diese Frage würde nach Ihrer eben gegebenen Antwort wegfallen.

Frage 3:

Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Herr **Hegenscheidt**: In der Hauptsache ist mir nichts bekannt.

Frage 4:

Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

Für Spezialartikel dürfte dies der Fall sein; ich möchte hier auf die landwirthschaftlichen Maschinen aufmerksam machen; der Schutz würde dieser Industrie außerordentlich dienlich und nützlich sein.

Herr **v. Schloer**: Sie glauben also, daß die Wiedereinführung der deutschen Zölle der Industrie, welche sich mit der Herstellung speziell landwirthschaftlicher Einrichtungen und Instrumente befaßt, sehr zu Gute kommen würde?

Herr **Hegenscheidt**: Ja. Diese Industrie hat sich bei uns bis jetzt nicht kräftigen können.

Frage 5:

Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

Alle konkurrirenden Länder stehen in den Hauptkonsumtionsplätzen mit uns in scharfer Preisfühlung. Wir haben uns in Folge der Aufhebung des Schutzzolls durch eine Legion von Agenten unterstützen lassen müssen, um die Situation auf allen Punkten rechtzeitig zu übersehen und um der Arbeit sicher zu sein. Selbstverständlich ist eine solche Last eine Vertheuerung der Selbstkosten.

Frage 6:

Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Vorherrschend auf allen den Punkten, wo das Ausland mit Frachtvortheilen steht. Die Grenzen sind nicht schwer festzustellen.

Frage 7:

Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

Wiederum die Differenz höher, die wir gegen das Ausland haben, mithin auch zu den gleichen Preisen in den Häfen unter Berücksichtigung der Frachten.

Frage 8:

Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

Wir in unserem Bezirk sind der Meinung, daß der englische Weltmarkt vom Jahre 1870 aufwärts uns zu schwindelhaften Höhen gebracht hat und England heute wieder das Land ist, was die tiefe Preisnormirung regulirt.

Herr **v. Schloer**: Sie führen also die außerordentliche Steigerung der Preise in den Jahren 1869 bis 1873 auf den Einfluß Englands zurück, ebenso wie die einheimische Kalamität?

Herr **Hegenscheidt**: Ja, weil wir auch Ueberproduktion haben und diese los werden müssen.

Frage 9:

Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Dieser Frage stehe ich fern.

Frage 10:

Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Allerdings. Die österreichische Regierung hat den Eisenbahnen aufgegeben, nur aus den inländischen Industriestätten ihren Bedarf zu beziehen. Ueber Rußland brauche ich wohl nichts zu berichten. Und wenn ich hier die Revanchepolitik zufälliger Weise erwähne, so thue ich es blos, um mit Europa etwas zu rechnen.

Frage 11:

Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt?

Heute ja, insbesondere wohl bei den staatlichen Verwaltungen, welche unsere Industrie bevorzugen.

Frage 12:

In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Das Ausland würde den deutschen Markt und die deutsche Industrie zweifelsohne vollständig zu ruiniren suchen; es gewönne damit eine Nation mehr für seinen Markt.

Frage 13:

Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Ich zweifle nicht daran, daß das Ausland in der Spezialfabrikation noch weitere Ermäßigungen nöthigenfalls eintreten lassen kann.

Herr **v. Schloer**: Aber über die Gründe, aus denen eine solche Ermäßigung in Aussicht zu nehmen wäre, wollen Sie sich nicht auslassen?

Herr **Hegenscheidt**: Da müßte ich alle Spezialartikel heraussuchen, in denen England eine Bedeutung hat.

Herr **v. Schloer**: Wenn ich richtig verstehe, glauben Sie, daß in den Spezialartikeln eine weitere Ermäßigung der Preise des Auslandes möglich ist, während Sie im Allgemeinen annehmen, daß in den Preisen der Vorfabrikation, also in der Verzeichnung der Halbfabrikate keine großen Schwankungen eintreten können?

Herr **Hegenscheidt**: Soweit ich ein Urtheil über diese Verhältnisse habe, glaube ich das weniger.

Frage 14:

In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Wir würden einer weiteren Preisermäßigung nicht folgen können.

Frage 15:

Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktions-

kosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Gewiß ist das geschehen, sonst hätte ja die Fluktuation der Verkaufspreise den heutigen Preisstand nicht erreichen können.

Herr **v. Schloer**: Damit wollen Sie wohl ausdrücken, daß sie heute wesentlich wohlfeiler produziren, wie etwa im Jahre 1873, Letzteres dadurch, daß Sie Ihre Betriebseinrichtungen und Ihre Fabrikationsart in jeder Ihnen zugänglichen Weise verbessert und vervollkommnet haben?

(Wird bejaht.)

Frage 16:

Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

Herr **Hegenscheidt**: Darüber wüßte ich nichts zu berichten.

Frage 17:

Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Herr **Hegenscheidt**: Gewiß, nach dem bekannten Grundsatze: Die Noth ist die beste Lehrerin.

Frage 18:

Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Die Zollübergänge pro 100 kg waren von 1860 bis 1873: Roheisen 2 ℳ auf 50 ₰, Walzeisen 9 ℳ auf 2 ℳ, Eisendraht 24 ℳ auf 2 ℳ, Ankerketten 18 ℳ auf 2 ℳ, grobe Eisenwaaren 36 ℳ auf 5 ℳ und heute sind die Artikel frei — ein Uebergang, wie ihn in so kurzer Zeit kein anderer Staat meines Wissens aufzuweisen vermag. Mit Macht wurden die Industrien in den Kohlenbergbaubezirken aufgenommen und traten mit den alten Industrien in Kampf und der Kampf besteht heute noch. Daß das kleine allgemeine Gewerbe durch diese Zollsätze sehr empfindlich gelitten hat, dürfte sich wohl allgemein zu erkennen gegeben haben.

Herr **v. Schloer**: Also nach Ihrer Auffassung hat die außerordentlich rasche Entwickelung unserer Zollgesetzgebung in rückschreitender Richtung nicht nur die großen Industrien wesentlich in ihrer Entwickelung zurückgehalten, sondern sie hat insbesondere die kleine Industrie geschädigt?

Herr **Hegenscheidt**: Außerordentlich geschädigt, und wir sehen es ja heute noch in allen Artikeln, in denen wir früher exportfähiger gewesen sind. Herren aus dem Westen, wo die Kleineisenindustrie viel weiter ist als bei uns im Osten, werden darüber wohl nähere Angaben machen können.

Herr **Stumm**: Ich bemerke, diese Zollsätze, die uns der Herr Sachverständige als vor 1873 bestanden angegeben hat, sind doch wohl nicht ganz richtig. Stabeisen hat z. B. bis zum Jahre 1873 2 ℳ Zoll pro 100 kg gehabt.

Herr **Hegenscheidt**: Meine Tabelle gilt für die Jahre von 1860—73. In diesen 13 Jahren ist der Zollsatz von 36 auf 5 heruntergegangen und nach wenigen Jahren bekanntlich auf Null. In diesen Zollsätzen finde ich gerade, daß das Kleingewerbe so außerordentlich in Mitleidenschaft gezogen ist, und wenn wir heute auf unserm allgemeinen Gebiete vielleicht Empfindungen haben, die uns alle nicht sympathisch sind, so suche ich sie mit in diesen Motiven.

Frage 19:

Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Die ausländische Konkurrenz würde sich zweifelsohne vergrößern, das richtet sich aber auch nach den Zollsätzen und nach dem Verbrauch.

III.

Die deutsche Eisenindustrie auf auswärtigem Markte und der Einfluß ausländischer Zollsätze.

Frage 1:

Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

Jawohl.

Frage 2:

Nach welchen Gegenden, in welchen Produkten und Quantitäten ist dies der Fall?

Russisch-Polen, Oesterreich, Galizien und Rumänien in Walzeisen und Drahtfabrikaten.

Ich darf vielleicht eine Aufstellung überreichen, die für unsere Interessen nicht ganz ohne Interesse sein dürfte.

Im Jahre 1870 habe ich an Drahtwaaren exportirt 16,1 pCt., im Jahre 1878 bin ich heruntergekommen auf 2,9 pCt. Export. Walzeisen habe ich 1871 16,9 pCt. exportirt, ich stehe im Jahre 1878 auf 6,4 pCt. Es mag sein, daß andere Konkurrenzwerke in Schlesien vielleicht einen günstigeren Prozentsatz aufstellen können, aber ich kann nur von mir berichten.

Das ganze Quantum ist gerechnet worden und mit den Jahren hineindividirt.

Herr **v. Schloer**: Das ist auf den Zentner berechnet?

(Ja.)

Und die Prozentverhältnisse beziehen sich wahrscheinlich auf den Antheil an der Gesammtproduktion?

Herr **Hegenscheidt**: Jawohl, wie ein Quantum Drahtwaaren von 1 Ctr. auf einen Zeitraum von 10 Jahren sich vertheilt und nach den Prozentsätzen heute steht.

Herr **v. Schloer**: Frage 3:

In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen?

wäre damit erledigt?

(Ja.)

Frage 4:

Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der dortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

Herr **Hegenscheidt**: Oesterreich schützt durch Differentialtarife. Wenn wir nach Galizien, also nach Oesterreich, versenden, so haben wir erheblich höhere Frachtsätze, außerdem haben wir noch den Zoll zu bezahlen. Oesterreich hat billigere Frachtsätze, und durch einen kleinen Zusatz in dem Frachtbriefe: „österreichischen Ursprungs" ist das Zeichen für diese Berechnung gegeben. Es ist von schlesischen Werken, namentlich von Zwischenhändlern, die es mit ihrem Gewissen nicht so genau genommen haben, eine gleiche Bezeichnung gemacht worden, das ist aber sehr bald ermittelt und die Vortheile hörten für sie auf. Ich selbst habe die Erfahrung gemacht und habe es auch seiner Zeit unserem Herrn Handelsminister mitgetheilt, daß Wien-Bukarest 4 Frcs. pro 100 kg billiger verfrachtet, wie Kattowitz-Bukarest verfrachten konnte. Das war im vorigen Jahre.

Herr **v. Schloer**: Also auf Grund Ihrer Erfahrung haben Sie festgestellt, daß österreichische Produkte auf den österreichischen Bahnen wohlfeiler verfrachtet werden, als ausländische?

Herr **Hegenscheidt**: Jawohl, erheblich.

Frage 5:

Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Herr **Hegenscheidt**: Die innere abgenommene Konsumtion, die innere Konkurrenz der nicht beschäftigten Werke haben zum Export mit Macht getrieben. Die Schutz- oder sonstigen Zolleinführungen erhalten uns mehr das innere Gebiet.

Frage 6:

Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden?

Nachtheile entstehen für die deutsche Industrie, wenn sie nicht leistungsfähig gehalten wird, sowie für das Inland, als wie für den Export. Eine kleine Ueberproduktion haben wir doch im Großen und Ganzen auf dem deutschen Markt in Eisen aller Art.

Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Zweifellos, denn auf der Waare ruhen weniger Auslagen für die Empfänger.

Frage 8:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Gewiß. Will man das Absatzgebiet behaupten, so darf die Konkurrenz auf demselben keinen Vorsprung haben.

Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

Das liegt wohl mehr dem Westen zu beantworten ob.

Frage 10:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

Selbstverständlich. Z. B. Oesterreich und Rußland zahlen gleiche Preise wie wir für 100 kg Schmiedebrocken loko Breslau, Berlin oder Posen. Sie lassen dieses Material bei unsern Eisenwerken vorbeilaufen, zahlen einen Eingangszoll von 1 M. pro 100 kg und sind hierbei mit 5 10 M. auf Walzeisen geschützt.

Herr **v. Schloer**: Unter Eisenbrocken verstehen Sie das Abfallmaterial?

Herr **Hegenscheidt**: Ein Surrogat für Schweißöfen des Walzwerkbetriebs.

Herr **v. Schloer**: Das ist das Material, was auf den Schrotwerken verarbeitet wird?

Herr **Hegenscheidt**: Ja.

Herr **Stumm**: Meinen Sie Schlacken?

Herr **Hegenscheidt**: Nein, Schmiedebrocken.

Herr **Stumm**: Die bezahlen erst den Roheisenzoll in Oesterreich?

Herr **Hegenscheidt**: Ja.

Herr **v. Schloer**: Obwohl es Schmiedeeisen ist?

Herr **Hegenscheidt**: Ja. Nicht allein kann das unter dem Schutz stehende Ausland unser Material vertheuern, es treten auch Fälle ein, wo schließlich dem inländischen Betriebe, der auf Verarbeitung derartigen Eisens sich eingerichtet hat, das Material fehlt. Auch bei andern Materialien treten gleiche Erscheinungen auf. Selbst der Arbeiter folgt besseren Lohnsätzen, nöthigenfalls ins Ausland. Hiernach schädigt das Ausland in empfindlicher Weise unsere oberschlesische Industrie, denn wir fabriziren theurer und fahren schließlich mit diesem Erzeugniß weitere Bahnstrecken und kämpfen nöthigenfalls an der Ostsee mit England und Belgien um Arbeit. Ich lege auf diesen Theil einen ganz besonderen Werth.

Herr **v. Schloer**: Das ist also ungefähr das Verhältniß, wie es auch anderwärts besteht, daß das Rohmaterial, welches im Inlande verarbeitet werden könnte, dennoch vortheilhaft ins Ausland gebracht wird, weil dieses Rohmaterial bei dem Uebergange ins Ausland mit einem geringeren Zollschutz belegt ist, als es nach seiner Natur und Qualität belegt sein sollte, und dadurch im Auslande verarbeitet werden kann, weil das Ausland auf das betreffende Produkt einen bedeutend höheren Fabrikationszoll hat, so daß in diesem höheren Fabrikationszoll eine gewisse Prämie dafür liegt, derartiges Material im Auslande zu verarbeiten, gegenüber der Verarbeitung im Inland?

Herr **Hegenscheidt**: Ja, daraus geht allerdings die zweite Frage hervor, ist es Prinzip, das Material oder die Arbeit zu schützen? Das sind zwei Fragen, die neben einander stehen; hier ist aber die Arbeit in dem Auslande so außerordentlich geschützt, daß unsere Arbeit damit nicht den Kampf aufnehmen kann.

IV.

Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Frage 1:

Erfordert die Forteristenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Entschieden, wenn wir sie leistungsfähig halten wollen.

Herr **Huber**: Dies gilt auch speziell für Ihre Industrie?

Herr **Hegenscheidt**: Gewiß.

Frage 2:

Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Bei England, Belgien und Amerika glaube ich es kaum, wenn uns nicht ebenso günstige Verkehrsstraßen, wie jene sie besitzen, zur Verfügung stehen, wohl aber bei Oesterreich, das unter den gleichen Verhältnissen immerhin noch die Valuta seines Landes als einen variablen Schutz für seine Erzeugnisse hat.

Herr **v. Schloer**: In England, Belgien und Amerika würden Sie einen weiteren Schutzzoll nicht für nothwendig halten, wenn es möglich wäre, die Transporteinrichtungen bei uns auf gleiches Niveau zu bringen, so daß unsere Industrie keine höhere Fracht zu bezahlen hätte, als diejenige der andern Länder an den Konsumtionsstätten?

Herr **Stumm**: Für welche Artikel fürchten Sie die amerikanische Konkurrenz in erheblichem Maße?

Herr **Hegenscheidt**: Für die Fabrikate der Landwirthschaft, weil sie da sehr bedeutend ist.

Herr **Stumm**: Nicht für Ihre Industrie speziell?

Herr **Hegenscheidt**: Nein.

Herr **Stumm**: Also für Drahtprodukte würden Sie die amerikanische Industrie nicht fürchten?

Herr **Hegenscheidt**: Nein.

Herr **Huber**: Die Konkurrenz welches Landes fürchten Sie vorzugsweise für Draht?

Herr **Hegenscheidt**: Draht steht allerdings mit einer solchen Selbstständigkeit da, daß, wenn man nicht die Eisenindustrie im Großen und Ganzen zu entlasten und ihr zu helfen suchte, die Drahtindustrie speziell in Westfalen und am Rhein die Konkurrenz aufnehmen kann. Wenn ich jedoch von meinem Bezirk rede, so muß ich hinzufügen, daß wir in Oberschlesien Draht nicht so billig zu fabriziren im Stande sind, wie Westfalen. Unsere Erze sind Brauneisensteine und zufolge ihrer Bestandtheile läßt sich weniger eine Kornqualität daraus machen, wie man sie für Drahtfabrikate gebraucht, so daß ich mein Walzdrahtfabrikat durchschnittlich um 80 bis 100 ₰ theurer fabrizire, als Westfalen arbeitet.

Herr **Huber**: Folgt daraus nicht, daß für Sie die Konkurrenz im Inlande das Entscheidende ist?

Herr **Hegenscheidt**: Ich habe hauptsächlich mit der inländischen Konkurrenz und zwar sehr stark zu kämpfen.

Frage 3:

Wie hoch müssen anderenfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Für Luppeneisen pro 100 kg 1,20 ℳ, geschmiedetes und gewalztes Eisen 2 ℳ, gewalzten und gezogenen Eisendraht bis 5 mm 2 ℳ, gewalzten und gezogenen, blanken und verkupferten, verzinnten und verzinkten Eisendraht unter 5 mm 3 ℳ, Anker und Schiffsketten 4 ℳ, Drahtfabrikate, also Drahtnägel, Springfedern, blanke und verkupferte, Drahtseile, auch verkupfert, verzinkt oder verzinnt 5 ℳ.

Herr **v. Schloer**: Einen Roheisenzoll würden Sie also nicht für nothwendig erachten?

Herr **Hegenscheidt**: Ich habe hierbei allerdings einen Roheisenzoll von 60 ₰ im Auge gehabt.

Herr **Stumm**: Würden Sie besondere Gründe angeben können, welche Sie gerade zu diesen Zollsätzen, die Sie vorschlagen, geführt haben?

Herr **Hegenscheidt**: Ich bin bezüglich des Eisens — allerdings Walzeisen — mit von dem leitenden Gedanken ausgegangen, den ich in einer Frage vorhin schon beantwortet habe, wonach unser Material dem englischen gegenüber überhaupt schon 2,40 ℳ höher kommt. Wenn ich dies auf Draht und gewisse Drahtfabrikate übertrage, so wird doch eigentlich hierbei nur die Dimension verzollt. Es ist ja bekannt, daß England aus geringerem Material ganz eben so gut 5 mm walzen kann, wie wir; es kann also die Zaundrähte, die an Stelle von Holzzäunen in den letzten 10 Jahren getreten sind, sehr leicht nach den Ostseeprovinzen liefern. Heute liefert vorherrschend Westfalen. Diese Arbeit möchte ich unserm Vaterlande erhalten wissen.

Herr **Stumm**: Es wird für uns schwierig sein, das zu kontroliren, weil Sie uns weder ausländische Verkaufspreise noch Ihre eigene Rentabilität mitgetheilt haben; deswegen glaube ich, daß es schwer sein wird, die Nothwendigkeit eines bestimmten Zolles auf Draht aus Ihren Ausführungen wenigstens zu deduziren.

Herr **Hegenscheidt**: Ich habe vorhin bemerkt, daß Middlesborougher Roheisen 3,70 kostet; ich bezahle 5,45, das gibt eine Differenz von 1,75, worauf ich allerdings gefragt worden bin, ob Middlesborougher Qualität so gut sei, als unser Eisen zu 5,15, was ich verneinen mußte; aber es genügt dieses Eisen, um Dimensionen für Zaundrähte zu machen.

Herr **Stumm**: Auch in gezogenem Draht?

Herr **Hegenscheidt**: Das kann ich nicht sagen, aber das Eisen ist doch für andere und stärkere Eisensorten da.

Herr **Stumm**: Ich glaubte nicht, daß dies in der Drahtfabrikation stattfindet.

Herr **Hegenscheidt**: Gewiß; dann sind die Engländer schon im Material um 2,40 ℳ vor. Ich beantrage auch nicht 2,40 ℳ, sondern nur 2 ℳ und gewähre durch den Roheisenzoll noch einen Schutz.

Frage 4:

Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:

a) für die Eisenindustrie selbst,

b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

Nachtheile für die Eisenindustrie selbst nicht, da im engeren Vaterlande bekanntlich genug Anregung durch die Konkurrenz vorhanden ist. Dasselbe würde ich auf b) übertragen können. Für einen Vortheil halte ich das Vertrauen und damit das Kapital für das allgemeine Gewerbe, die Bahninteressen eingeschlossen, als auch den Austausch der Landeserzeugnisse im Allgemeinen dienlich.

Frage 5:

Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Ich habe Interesse für die Reichsverkehrsanstalten und ich glaube, daß sie in ihrer großen Gestaltung mehr zu leisten im Stande sind, als in der heutigen Zerstückelung. Ferner die Förderung der Schiffahrt durch den Bau von Kanälen, damit der Engroshandel, der bei uns heute ziemlich heruntergekommen ist, wieder mehr zur Geltung kommt. Damit würde auch das Speditionsgeschäft eine gewisse bessere Richtung bekommen, denn ich halte die heutigen Sammelgeschäfte nicht für opportun für die Gesammtindustrie und die Bahnverwaltungen.

Frage 6:

Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Schwerlich, da ich nicht glauben kann, daß es möglich ist, durch die gebotenen Vortheile die natürlichen Grundlagen der Konkurrenz wirklich aufzuheben.

Herr **v. Schloer**: Wir würden Sie zum Schluß noch zu bitten haben, uns Ihre Ansicht mitzutheilen über die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der Statistik.

V. Statistik.

Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen und event. welche?

Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Herr **Hegenscheidt**: Ich habe die Aufstellungen durchgesehen, aber ich vermag über diesen Punkt weder eine Berichtigung noch eine Bemängelung oder sonst Etwas hinzuzufügen.

Herr **v. Schloer**. Dann würde ich die Vernehmung schließen und dem Herrn Sachverständigen unsern Dank für seine Mittheilungen abstatten.

(Schluß der Vernehmung 3 Uhr.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Zweiundvierzigste Vernehmung

am

27. November 1878

(Nachmittag 3 Uhr 10 Minuten).

Anwesend sind: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender,
" Geh. Ober-Reg.-Rath Huber,
" Königl. Bayr. Staatsrath v. Schloer,
" Geh. Kommerzienrath Stumm,
" H. H. Meier,
" Geh. Bergrath Dr. Wedding.
Sachverständiger: Herr Kommerzienrath Cäsar Wollheim.

(Fragebogen D.)

Vorsitzender: Herr Kommerzienrath Wollheim ist in Berlin ansässig und beschäftigt sich unter Anderem mit dem Eisenhandel. Soviel ich weiß, beziehen Sie ausschließlich Roheisen aus England resp. Schottland?

Herr **Wollheim:** Gestatten Sie, daß ich mit einigen Worten meine Situation kennzeichne.

Ich bin a priori eigentlich nur Kohlenhändler und betreibe das Geschäft in ziemlichem Umfange. Ich habe in der Eisenbranche nur mit Gießereieisen zu thun. Ich habe es von Anfang an hauptsächlich aus England bezogen und nur sporadisch schlesisches Eisen, weil dasselbe seit Jahren überhaupt nicht mehr als Gießereieisen herkommt. Ich kann also nur in Bezug darauf eine genaue Auskunft geben, soweit meine Kenntniß reicht, wogegen ich in Stabeisen, Façoneisen, Schienen und Trägern niemals Geschäfte gemacht habe und daher auch keine andere Kenntniß habe, als eine laienhafte.

Herr **Stumm:** Dann würden Sie aber vielleicht angeben können, wie die hier behandelten Punkte auf das Kohlengeschäft einwirken?

Herr **Wollheim:** Mein Geschäft in Kohlen ist dem Herrn Oberberghauptmann bekannt, da ich im Wesentlichen aus fiskalischen Gruben beziehe. Mein Geschäft in Kohlen beschränkt sich seit 7 Jahren ausschließlich auf schlesische Kohlen, früher habe ich auch englische bezogen. Ich beziehe aber jetzt gar nicht mehr aus England, weil ich der natürliche Gegner der englischen Kohlen bin.

Vorsitzender: Wenn in allgemeiner Beziehung keine Fragen mehr zu stellen sind — können wir wohl in den Fragebogen D. eintreten.

Frage 1:
Welche Veränderungen haben die Preise der verschiedenen inländischen Eisensorten und Eisenfabrikate seit 1869 durchzumachen gehabt?

Herr **Wollheim:** In Bezug hierauf habe ich mir gestattet, die Preise für schlesisches Eisen und in Bezug auf die zweite Frage, da das Ausland sich daran gleich anschließt, die Preise für englisches Eisen, wie ich sie nach Ausweis meiner Bücher aufzustellen vermag, für deren Richtigkeit ich einstehen kann, zusammengestellt.

Ich habe für schlesisches Roheisen loko Hütte bezahlt:

Durchschnittspreise
für schlesisches Roheisen loko Hütte.

1869 . .	39	Sgr.	pro Ctr.
1870 . .	$37\frac{1}{2}$	"	"
1871 . .	$41\frac{1}{2}$	"	"
1872 . .	$51\frac{1}{2}$	"	"
1873 . .	$70\frac{1}{2}$	"	"
1874 . .	$40\frac{1}{2}$	"	"
1875 . .	$37\frac{1}{2}$	"	"
1876 . .	29	"	"
1877 . .	29	"	"
1878 . .	$26\frac{1}{2}$	"	"

Herr **Meier:** Das ist Gießereieisen?

Herr **Wollheim:** Ja, d. h. das Gießereieisen, das jetzt in Schlesien gemacht wird, verdient nicht mit vollem Rechte diese Bezeichnung; während in Westfalen, namentlich seit einigen Jahren, das Gießereieisen von verschiedenen Hütten sich in

einer Weise verbessert hat, daß wir, was früher nicht der Fall war, es mit den besten schottischen Marken, wie Coltneß Langloan, vollständig gleichstellen, und unsre inländischen Gießereien sich sehr an dieses Eisen gewöhnt haben, und selbst einen etwas theueren Preis dafür anlegen, hat sich in Schlesien die Sache anders gestaltet. Der Hauptgrund liegt in dem Rausch der sogenannten Schwindeljahre. Von Gießereieisen bekommt man nämlich pro Woche weniger fertig, als vom sogenannten Puddeleisen. Man hat zu jener Zeit auf den meisten Hütten es so eingerichtet, daß es à deux mains zu gebrauchen war, und daher kommt es, daß man jetzt weniger gute schlesische Marken hat.

Seit jener Zeit sind eigentlich die schlesischen Hüttenwerke nicht wieder dahin gekommen, ihr Gießereieisen am hiesigen Platz zu verwerthen. Wo fremdes Eisen, durch lokale Verhältnisse bedingt, nicht hinein kommt, da beherrschen sie natürlich das Terrain, denn im Lande der Blinden ist der Einäugige König. Nach Berlin kommt seit Jahren, ich möchte sagen, kein Zentner schlesisches Gießereieisen. Man kennt nur seit einer Reihe von Jahren englisches Eisen, und in neuerer Zeit das vorzügliche Eisen, welches das schottische ersetzt und welches in der Guten-Hoffnungshütte, Phönix und anderen, auch im Harz, hergestellt wird. Damit kann Schlesien nicht konkurriren; das schlesische Gießereieisen hat auch schon von 1869 an einen wesentlichen Einfluß auf dem hiesigen Markt nicht gehabt, es war ein sehr geringer Theil dessen, was hier konsumirt worden ist. Man hat sich ganz davon entwöhnt und es kommt noch dazu, daß das billige Middlesborough-Eisen ihm den Markt vollständig streitig macht. Man ist in Schlesien nicht im Stande das Eisen billiger herzustellen, als man Middlesborough-Eisen hier kauft. Es würde also der ganze Frachtunterschied dazwischen sein, und zwar wäre da die ganze Eisenbahnfracht zu rechnen, weil die Oder derartig unzuverlässig ist, daß sie eigentlich nur in seltenen Fällen genügenden Wasserstand hat, so daß es vorkommt, und auch mir vorgekommen ist, daß Ladungen, die ich in Oppeln aufgegeben habe, ein Jahr später erst ankamen.

Vorsitzender: Sie sind also der Ansicht, daß Schlesien augenblicklich wenigstens nicht in der Lage ist, brauchbares Gießereieisen auf den hiesigen Markt zu bringen?

Herr **Wollheim:** Ja!

Vorsitzender: Aber es sendet Puddeleisen?

(Wird bejaht.)

Herr **Stumm:** Gießereiroheisen, welches in den luxemburgischen und lothringischen Hütten produzirt wird, kommt wohl nicht auf den Berliner Markt?

Herr **Wollheim:** Nein, als Gießereiroheisen nicht und zwar aus dem Grunde nicht, weil das Eisen hinsichtlich der Güte nicht konkurriren kann.

Herr **Stumm:** Es würde dem Middlesborougher Eisen doch ziemlich gleich stehen?

Herr **Wollheim:** Es würde das Middlesborougher kaum erreichen. Man hält es nicht für ganz gleich dem besseren Middlesborougher Eisen; wenigstens durchschnittlich nicht.

Herr **Stumm:** Sie haben es aber nicht bezogen?

(Wird verneint.)

Vorsitzender: Waren für Westfalen auch die Preise loko Berlin?

Herr **Wollheim:** Nein, die habe ich hier nicht. Ich bin eigentlich nur Händler mit englischem Gießereieisen.

Vorsitzender: Dann können wir also zur zweiten Frage übergehen.

Frage 2:

Wie stellen sich dagegen die Preise des Auslandes in den nach Deutschland importirenden Häfen, sowie in den deutschen Haupthandelsplätzen im Binnenlande?

Herr **Wollheim:** Ich habe meine Preise von schottischem, englischem Eisen und Warrants, erstere beiden repräsentiren meine Verkaufspreise loko Berlin. — Ich muß mir noch die Bemerkung gestatten, daß das schottische Eisen nach meinen Erfahrungen, die von 1864 datiren, überhaupt in den meisten Marken nicht mehr so gut ist. Es sind dies wohl noch so manche, wie Gartsherrie, Langloan, und andere, die noch wie früher echt schottische Erze verwenden, aber auch als Laie muß man der Ueberzeugung werden, wenn man sieht, wie viel Erze von Yorkshire nach Glasgow wandern, daß sie nicht verbraucht werden können, ohne das dortige Produkt zu verschlechtern. Es sind noch gewisse Marken, die den Fabrikanten ganz genau bekannt sind und gewürdigt werden, die ihre alte, frühere gute Beschaffenheit behalten haben, aber die meisten Marken von schottischen Gießereien haben sich durch diese Mischung verschlechtert.

Meine Verkaufspreise würden einen Unterschied repräsentiren von etwa 20 ₰; das ist der durchschnittliche Nutzen, den ich bei Eisen mache. Einige Jahre war ich in englischem Eisen einer der wesentlichen Importeure; das war in dem Jahre 1871/72, wo ich die Ansicht gewann, daß wir einer sehr prosperirenden Zeit entgegengehen. Späterhin war es ein sehr gefährliches Geschäft, denn bei dem Verkauf von Eisen blieben die Chancen des Nutzens ganz außer Verhältniß zu den Chancen des Verlustes, namentlich der Kapitalverluste; nicht allein die heruntergehende Konjunktur, denn dagegen kann man sich immer schützen, und ich leugne nicht, daß ich, und wohl mancher Andere auch, von ihm profitirt habe, aber die Kapitalverluste der Zwischenhändler waren nicht im Verhältniß und ich habe seitdem mein Eisengeschäft von Jahr zu Jahr, und zu meinem Heile, eingeschränkt. Die englischen Häuser kommen selbst hierher, sparen natürlich die Provision. Sie sind in ihrer Branche Nr. 1, wenn ich mich so ausdrücken darf, was der Zwischenhändler nie sein kann, und wir können dann nur mit denjenigen arbeiten, die nicht sonderlich kapitalkräftig sind. Mein Geschäft hat sich von selbst dadurch eingeschränkt und ich habe es deshalb einschränken wollen, um in anderem Geschäfte Nr. 1 zu bleiben. Die Kapitalverluste waren in den letzten Jahren verhältnißmäßig groß; denn die kleinen Abnehmer in unserer Gegend kamen rückwärts und gegenwärtig ist es wenigstens gleich schlimm oder noch schlimmer. Außerdem tritt hinzu, daß überhaupt — ich weiß keinen Grund dafür anzugeben — der Bedarf in Gießereifabrikaten ganz ungewöhnlich abgenommen für unseren heimischen Konsum. Es mag das mit anderen Geschäftskonjunkturen zusammenhängen.

Die Preise waren folgendermaßen — (ich habe eine der besseren schottischen Marken genommen, die hauptsächlich hier seit langer Zeit eingebürgert ist und das Gros des Absatzes bildet, das ist „Langloan".) —

Durchschnittspreise
für schottisches und englisches Roheisen franko Berlin:

1869	Langloan	$41^1/_2$—44	englisch	37—38 Sgr.
1870	„	$44^1/_2$—47	„	37—38 „
1871	„	43—46	„	38—$40^1/_2$ „
1872	„	80—94	„	54—65 „
1873	„	73—$97^1/_2$	„	70—73 „
1874	„	66—$69^1/_2$	„	44—46 „
1875	„	49—60	„	38—40 „
1876	„	41—44	„	38—40 „
1877	„	40—41	„	$27^1/_2$—30 „
1878	„	33—35	„	25—$26^1/_2$ „

pro 50 kg.

Bei englischem Eisen war der Preis im Jahre 1869 laut dieser Aufstellung, 37—38 Sgr. u. s. w. Das

Verhältniß ist auch jetzt noch so, daß Langloan drüben augenblicklich einen Marktpreis von 52—53 s., während englisches Eisen in Middlesborough einen Marktpreis von ungefähr 37—38 s. hat.

Wenn es sonst Interesse hat, habe ich auch ein Verzeichniß aufgestellt von Warrants, von demjenigen Eisen, welches drüben in Spekulation gehandelt wird. Ich muß bemerken, Warrants zeigen nicht die gleiche Veränderung der Preise, Middlesborough-Eisen ist auch nicht von der schwindelnden Höhe so rasch herunter gegangen, weil es in jener Zeit nicht so massenhaft fabrizirt worden, wie schottisches Eisen.

Warrants kostete: 1869 53 s. 3 d., 1870 54 s. 4 d., 1871 58 s. 11 d., 1872 101 s. 10 d.

Durchschnittspreise für Warrants.

1869	53 s.	3 d.
1870	54 =	4 =
1871	58 =	11 =
1872	101 =	10 =
1873	117 =	3 =
1874	87 =	6 =
1875	65 =	9 =
1876	58 =	6 =
1877	51 =	9 =
1878	42 =	6 =

Es würde hier auffallend erscheinen, daß im Jahre 1873 die höchsten Preise waren, während sie in den Jahren 1872 bis 1873 beim Handelseisen, schottischem wie englischem, mehr in gleichem Verhältniß blieben.

Warrants — Scheine — geben aber keinen Maßstab für den eigentlichen Werth des Eisens. Diese Scheine, die auf Zeit gehandelt werden, sind Gegenstand der Spekulation, und werden behufs dessen oftmalig aufgekauft und der Preis getrieben.

Es kommt vor, daß die Fabrikanten, welche die besseren Marken fertigen, ihr Eisen in den stare einliefern und solche Scheine dafür nehmen, obschon Warrants nur die geringeren und minderwerthigen Marken repräsentiren, um eben von deren augenblicklichem Preisstande Nutzen zu ziehen.

Vorsitzender: Es ist die Frage gestellt, wie sich das Verhältniß in Betreff des Eisens in Häfen und im Binnenlande unterscheidet. Sie haben uns die Preise loko Berlin gesagt. Sie führen über Stettin ein oder über Hamburg?

Herr **Wollheim:** Das wechselt manchmal. Der Unterschied ist gewöhnlich 2 s. in Betreff der Fracht. In diesem Jahre hat der Import des englischen Eisens einen ganz außerordentlichen Vorschub erlangt durch die Frachten. Seit Menschengedenken waren See- und Flußfrachten nicht so billig, wie in diesem Jahre. Für das Inland haben wir Anfang des Jahres von Hamburg bis hierher stromaufwärts die Elbe den Zentner mit $1^1/_2$ Sgr. bezahlt; das ist ein ganz unnatürlicher Stand und eine kaum je dagewesene Fracht, und von Stettin $1^1/_4$ Sgr. pro Zentner.

Westfalen und Schlesien haben an hiesigem Platze ziemlich den gleichen Frachtsatz per Bahn, für Kohlen wie für Eisen, da die Entfernungen fast dieselben sind.

Das Eisen kommt in der Fracht nicht viel theurer hierher als von England, nach dessen durchschnittlichen Frachtsätzen $1^1/_4$ Sgr.

Wir zahlen von Glasgow resp. Leith nach Hamburg gegenwärtig ungefähr $7^1/_2$ s.; der Frachtunterschied zwischen Stettin und Hamburg ist, wie erwähnt, 2 s. zu Gunsten Hamburgs; das wird in der Regel ausgeglichen durch die niedrigere Schiffsfracht von Stettin hierher.

Es dürften so billige Frachten, wie in diesem Jahre, nicht wiederkehren, denn es ist unmöglich, daß ein Schiffer stromaufwärts ein paar Wochen mit seinem Kahn, der ein Quantum von etwa 1 500 Ctr. führt, für $1^1/_2$ Sgr. pro Zentner von Hamburg hierher fahren kann, und das hat längere Zeit gedauert. Jetzt hat es sich wesentlich geändert.

Es kommt aber noch ein Umstand hinzu, der schon seit längerer Zeit dem inländischen Eisen auf dem deutschen Markte gegen früher eine Schwierigkeit bereitet hat. Das ist Folgender: Im Jahre 1869 war die Bahnfracht von Hamburg hierher 70 ₰, gegenwärtig ist sie 42 ₰ pro Zentner; die Fracht von Stettin hierher $37^1/_2$ ₰, gegenwärtig 21 ₰, Schlesien zeigt schon von 1869 denselben Frachtsatz (ich nehme beispielsweise Königshütte), den es jetzt hat, d. h. man verladet den Zentner Roheisen von Königshütte nach Berlin per Bahn 100 kg zu $1,_{360}$ ℳ, also den Zentner $0,_{68}$ ℳ. Nun ist allerdings englisches Eisen überhaupt zum größten Theil doch nur immer durch Flußfrachten auf der Elbe oder Oder hinauf nach hier gekommen, aber es waren doch gewisse Nachtheile dadurch vorhanden, daß, namentlich bei lebendigem Geschäfte, während des Winters oder bei einem unerwartet frühen Eintritt desselben, häufig größere Quantitäten den Weg per Bahn nehmen mußten.

Vorsitzender: Sie haben uns den schlesischen Frachtsatz zu $0,_{68}$ ℳ pro Zentner angegeben. Haben Sie den westfälischen Frachtsatz auch zu $0,_{68}$ ℳ?

Herr **Wollheim:** Der Frachtsatz von westfälischem Eisen stellt sich per Bahn dem schlesischen ziemlich gleich, und einen anderen Weg hat jenes auch nicht. — Gegenwärtig ist der Seeweg nach Hamburg während des ganzen Jahres offen. Das war früher nicht der Fall; man hatte die Schwierigkeit in den Monaten September, Oktober mit englischem Eisen sich auf 6, 7 Monate zu versorgen, bis wieder die Schiffahrt offen war, und in manchen strengen Wintern war das sehr spät der Fall. Das fällt jetzt weg. Damals mußte man mithin während des Winters mit der Bahn expediren. Wenn man aber an einem Hafenplatz, Stettin oder Hamburg stapelt, so hat man den Ausweg nach überall hin, wenn ich es aber hier stapele, so ist das ein Kalkül, wie wohl mein Platzbedarf für 6—7 Monate sein wird, und es ist immer mit Risiko und Spekulation verknüpft. Indem die Bahnen in ihrem eigenen Interesse sich nach und nach veranlaßt gesehen haben, mit den Frachten herunterzugehen, so ward hierdurch Gelegenheit geboten, wenn man englisches Eisen brauchte, auch in der Winterzeit sich billiger und leichter damit zu versorgen, als es früher der Fall war.

Vorsitzender: Sind die Frachten in umgekehrter Richtung dieselben, von Berlin nach Hamburg und Stettin?

Herr **Wollheim:** Ja, meines Wissens sind sie dieselben.

Vorsitzender: Wir haben bereits die 3. Frage gestreift.

Frage 3:

> Sind zwischen den Frachtsätzen für die ausländischen Eisensorten und die inländischen Erzeugnisse beim Transporte Differenzen wahrnehmbar und worin sind diese event. begründet?

Herr **Wollheim:** Die Differenzen bestehen in dem, was ich oben angeführt habe. Differenzen sind vor allem darin wahrnehmbar, daß wir in unserem Lande so großen Mangel an Kanälen und zuverlässigen Wasserstraßen haben. Es ist nicht in Abrede zu stellen, daß große Mengen doch bei gleichen Verhältnissen billiger zu bewegen sind durch günstigen und sicheren Wasserweg. Das ist schon eine Differenz, die sich wohl geltend macht. Wir können bei sicherem Wasserwege z. B. von Schlesien her viel billiger unsere Materialien bekommen, jetzt ist es immer ein Wagniß, davon Gebrauch zu machen.

Vorsitzender: Bei dem von Ihnen vorgelegten Fall muß man erwägen, daß, wenn die Elbe oder Oder dauernd schiffbar sind, Sie in die günstige Lage versetzt werden, Ihr englisches Eisen noch billiger herzubekommen.

Herr **Wollheim:** Wir beziehen englisches Eisen wohl selbst ins Herz der schlesischen Produktion, aber nur als Zusatz und deshalb in überaus geringem Maße.

Vorsitzender: Es würde also, wie ich hervorheben wollte, die Verbesserung der Wasserwege Ihrem ausländischen Import sehr wesentlich Vorschub leisten?

Herr **Wollheim:** Das ist doch nur von sehr untergeordneter Bedeutung, denn von Hamburg wie Stettin ist der Wasserweg auch jetzt ein ziemlich sicherer, nur der obere Theil der Oder bedarf vor allem der Regulirung.

Vorsitzender: Wenn die Oder aufwärts schiffbar gemacht würde, dann würden Sie Ihr englisches Eisen um so billiger nach Schlesien transportiren.

Herr **Wollheim:** Da es um so weiter nach Schlesien zu fahren hat, hat es größere Transportkosten, während schlesisches Eisen nahe den Verbrauchsstätten erzeugt wird; im Uebrigen kann ja das eingebrachte Quantum immer nicht bedeutend werden, da nur geringe Quanten zum Mischen gebraucht werden.

Vorsitzender: Frage 4:

> In welcher Weise wird das Absatzgebiet der inländischen Eisenindustrie durch die Zolländerungen von 1873 und 1877 beeinflußt?

Herr **Wollheim:** Es ist ganz natürlich, daß mit dem Wegfall des Zolls das Absatzgebiet inländischen Eisens beeinflußt worden, nicht so sehr im Absatze als im Nutzen, denn es konnte fremdes ja um den Betrag des Zolls niedriger sein. Im Anfange kam noch ein anderer Umstand hinzu. Fast gleichzeitig mit dem Fortfall des Zolles trat eine Maßregel ein, die ebenfalls der inländischen Produktion Eintrag that; es war die Erhöhung der Frachten auf den Bahnen, — es war wundersam, daß das fast gleichzeitig geschah. Auf der einen Seite der Wegfall des Zolls, der einigermaßen einen Schutz repräsentirte, auf der andern Seite die Erhöhung der Frachten um 20 pCt. Auf weite Strecken ist von dieser Erhöhung theilweis Abstand genommen worden. Die Bahnen haben in ihrem eigenen Interesse sich ihr entzogen, aber auf kürzeren Strecken hat sie längere Zeit stattgefunden, auf Strecken, auf denen man die Erze sowie andere Materialien heranbringen muß, hat man den Frachtzuschlag von 20 pCt. erhoben. Der Verdienst ist in der Art geschmälert worden, der Absatz inländischer Fabrikate weist meines Wissens keinen Nachlaß auf. Gießereieisen zeigt eine wesentliche Abnahme im Bedarf, aber im Großen und Ganzen glaube ich nicht, daß alles zusammen gerechnet der Export von inländischem Eisen beschränkt worden ist, aber der Verdienst ist jedenfalls beschränkt worden. Es beruht diese Beschränkung nicht allein auf der Wirkung der Zollmaßregel, sondern zu einem sehr großen Theile auf der vorangegangenen Zeit der ungeheuren Periode, die ich vorhin als einen Rausch bezeichnet habe, da man natürlich in dieser Zeit an einen ungemessenen Gewinn gewöhnt war. Es war eine Ueberschwemmung; die Wasser hatten sich verzogen und ließen den Sand zurück, das ist das Bild der Zeit. Die Leute hatten während dieser Zeit unberechtigt gute Preise und Verdienst gehabt; je höher man aber steigt, mit desto größerer Wucht fällt man. Eine andere Aufklärung weiß ich nicht zu geben, da ich das statistische Material nicht genau verfolgt habe. Jedenfalls ist der Nutzen der meisten Werke derart vermindert, daß, nach meiner Ueberzeugung das Bestehen vieler kaum mehr zu ermöglichen ist. Es kommt hinzu, daß die meisten Werke in dieser Zeit durch Umwandlung in andere, zum Theil kapitalreiche Hände, übergegangen und hierbei so manches Werk doppelt, mitunter dreifach bezahlt worden. Wollte man ein solches Kapital rentbar machen, so warf man sich zuerst darauf, die Produktion zu vermehren, ohne zu bedenken, daß die Preise von 1872/73 nicht lange bestehen konnten, und das ist der Hauptgrund zu dem nunmehrigen Verluste, mit dem viele Werke arbeiten. Man hatte sich zu groß eingerichtet, war häufig nicht genug kapitalkräftig und hatte ganz aus den Augen gelassen, daß alles wieder in seine gewohnten Geleise geht und daß der Zustand von 1872/73, der durch Ueberspekulation geschaffen wurde, ein passagerer sein mußte.

Vorsitzender: Frage 5:

> Wie würde es beeinflußt worden sein, wenn keine Bevorzugung inländischer Fabrikate stattgefunden hätte?

Herr **Wollheim:** Bekannt ist mir, daß die staatlichen Behörden, aber auch Privateisenbahnen, überhaupt die Eisenbahnen im großen Ganzen viel Rücksicht genommen haben auf das inländische Fabrikat, und daß sie bei Submissionen auch bei theuren Preisen dabei geblieben sind; man findet auch im Bereiche der Privatkundschaft, daß so manche Leute sagen: „Wenn ich das inländische Fabrikat gleich gut finde und mich erst daran gewöhnt habe, dann gebe ich ihm selbst bei geringer Differenz den Vorzug.“ Bei den Bahnen finde ich diese Bevorzugung sehr natürlich, denn die Bahn muß in Berechnung ziehen, wenn sie heute vom Auslande so und so viel Tausend Zentner Schienen kauft; da entgeht ihr ein viel größerer Theil von Produkten, resp. Materialien, die sie im Inlande fährt; sie hat einfach eine Kalkulation aufzustellen, wenn, wie es der Fall, die Selbstkosten einer Bahn etwa 50 pCt. der Gesammteinnahmen betragen, dann verliere ich an Gewinn die Hälfte derselben, wenn ich jene Produkte und Materialien nicht zum Transport erhalte, denn ihre Generalkosten sind dieselben, und wenn man einmal eingespannt hat, so macht es weniger aus, diese Produkte oder Fabrikate etwas weiter zu fahren. Im eigenen Interesse ist es für sie gerathen, das inländische Fabrikat zu bevorzugen; dies nicht zu thun, wäre irrationell, wenn die Differenz nicht gar zu arg ist und sie als Konsument zu sehr belastet wird. Wenn sie die inländischen Schienen heute nur theurer bekommen kann, als ausländische, ist das einfache Kalkulation, wobei sie sich besser steht, und da dürfte sie in vielen Fällen zu der Ueberzeugung kommen, es ist besser, sie bezahlt die Schienen theurer. Ebenso ist es bei den Fabrikaten, wie Lokomotiven 2c. Was kann der Bahn daran gelegen sein, wenn sie heut' die Lokomotive etwas theuerer bezahlt, und sie hat im Inland Erzeugungsstätten, die dadurch lebensfähig bleiben und bestehen, und das bringt ihr für die Dauer mehr ein, als wenn sie ausländisches Fabrikat, dem zwar ganz richtigen Grundsatze huldigend, daß man da kaufen soll, wo es am billigsten ist, zu niedrigerem Preise beschafft; sie ist mit dem eigenen Interesse hineinverflochten; sie muß sich sagen: wenn das, was du anschaffst, auch billiger ist, und du nicht Gelegenheit hast, daß das rollt, was dich als Bahnfracht alimentirt, so thust du gescheidter, du bezahlst manches theurer und hast die Möglichkeit, durch den Flor des inländischen Geschäfts es doppelt und für alle Zeit wieder zu erlangen.

Vorsitzender: Frage 6:

> Hat sich seit Erlaß des Gesetzes vom 7. Juli 1873 eine Verschiebung in dem Verbrauche der verschiedenen Qualitäten des Eisens ergeben?

Herr **Wollheim:** Das kann ich nur so erfassen, wenn ich es richtig verstehe, daß allerdings eine Verschiebung sich dadurch ergeben hat, daß etwas in die Welt gekommen ist, was früher nicht war, das ist der Bessemer-Stahl. In demselben Verhältnisse hat sich natürlich die Eisenfabrikation vermindert. Eisen ist ein Artikel zum Unterschied von Kohle, der im Konsum nicht aufhört und verschwindet, sobald man von ihm Gebrauch gemacht hat. Eisen kommt in verschiedener Gestalt wieder. Wenn es z. B.

als Schiene abgenutzt, so ist es nicht verschwunden, sondern man kann es immer wieder verwenden, und da ist es allerdings, neben der wachsenden Produktion, immer wieder Eisen. Bei Kupfer z. B. ist das auch der Fall, aber das Kupfer wird nicht in dem Maße gefunden, und es würde vielleicht eine Verlegenheit sein, wenn das gefundene ausreichen sollte. Der menschliche Erfindungsgeist kam auf immer neue Mittel, die Produktion jeder Art zu erleichtern und zu vermehren, bei einem Artikel, der sich selbst theilweis durch seine eigene frühere Produktion ergänzt. Beim Bessemer dient das Material seinem Zwecke in dem Maße länger als Bessemer-Stahl sich dauerhafter als Eisen zeigt. In gleichem Maße muß auch weniger gebraucht werden. Insofern hat eine Verschiebung stattgefunden. Mit dem Zoll hat die Verschiebung eigentlich keine Berührung, wie ich es erfasse; sie wird nur dadurch hervorgerufen, daß andere Faktoren gekommen, die man nicht kannte, wie die Bessemer Fabrikation, die überhaupt Manches in der Eisenindustrie umgestaltet hat.

Vorsitzender: Frage 7:

Werden Erzeugnisse der Eisenindustrie aus dem Auslande bezogen, weil dieselben im Inlande überhaupt nicht oder nicht in genügender Qualität hergestellt werden?

Herr **Wollheim:** In früheren Jahren war das allerdings der Fall, ich habe jedoch schon erwähnt, daß wir seit einigen Jahren in der Lage sind, im Inlande überhaupt recht gutes Eisen zu erzeugen. Wir hatten es vielleicht auch früher nicht nöthig, denn das Urmaterial, die Erze, müssen ja immer dagewesen sein, aber es lag in den Verhältnissen. Die Noth lehrt beten; und so haben sich die Leute angestrengt, und es ist jetzt nach meiner Ueberzeugung nur davon abhängig, ob die guten Erze in genügender Menge und an den passenden Orten gefunden werden, daß schottisches Eisen keine Nothwendigkeit für uns bildet.

Nur würde man es dort haben müssen, wo man es wegen seiner Leichtflüssigkeit in geringen Mengen als Zusatz braucht. Sonst aber dürfte gutes Eisen genügend im Inlande zu erzeugen sein.

Herr **Huber:** Glauben Sie auch, daß schwedisches Eisen entbehrlich ist?

Herr **Wollheim:** Nein; es fragt sich nur, in welchem Maße es entbehrlich ist. Meines Wissens nach hat es Beschaffenheiten, die bei dem inländischen nicht so vorhanden sind, — ich kann da, wie gesagt, nur vom kaufmännischen Standpunkte urtheilen; — ich glaube, daß bei der Waffenfabrikation, zu Schmiedwerkzeugen ꝛc. das schwedische Eisen vermittelst seiner Härte und Reinheit nicht zu entbehren sein wird, theils wohl nicht als Zusatz oder vielleicht da, wo der Werth der geschaffenen Fabrikate nicht so an den Preis gebunden ist, nicht nur als Zusatz, sondern, daß man sie ganz daraus fertigt. Eben so wie man englisches Eisen immer wird importiren müssen zur Erreichung mancher Zwecke, oder Erze von Bilbao, Oran und dergleichen zur Erzeugung gewisser Sorten von Stahl, so wird man auch das schwedische Eisen nicht entbehren können zur Erzeugung gewisser Sorten von Fabrikaten.

Herr **Huber:** Glauben Sie, daß für die Landwirthschaft das schwedische Eisen unentbehrlich ist?

Herr **Wollheim:** Ich sollte meinen, fast unentbehrlich.

Herr **Huber:** Für welche Zwecke z. B.?

Herr **Wollheim:** Für Alles, was Schneideinstrument ist. Ich glaube aber nicht, daß das einen wesentlichen Theil des Verbrauches vom Eisen überhaupt ausmacht, in allen seinen verschiedenen Gestaltungen.

Die Häfen müßten nachweisen können, wieviel schwedisches Eisen überhaupt eingeführt worden ist, und darnach würde und muß sich ergeben, daß in Bezug auf das Quantum des Artikels Eisen der Verbrauch von schwedischem Eisen nur gering war.

Vorsitzender: Frage 8:

Welche Einflüsse üben auswärtige Exportprämien aus?

Herr **Wollheim:** Ich halte mich sachlich nicht für genügend kompetent darüber zu urtheilen. Meine Ansicht ist die, daß der Mißbrauch der acquits am meisten wirkt. — Hier sind wir nicht davon berührt worden; in Süddeutschland, und im Westen, da glaube ich, daß durch den Umstand ein wesentlicher Schaden den Leuten erwächst, daß man in Frankreich oftmalig ordinäres Puddeleisen als Gießereieisen einführt; der expedirende Beamte hat keine solche Kenntniß, daß er das genau zu unterscheiden weiß — es heißt eben Gießereieisen. — Es gibt in Frankreich sehr große Gießereien, z. B. in der Normandie eine, die selbst von keiner in England an Ausdehnung übertroffen wird. Die Leute führen nachher ihre Gießereifabrikate aus vermittelst eines solchen käuflich erworbenen und eigentlich zur Täuschung dienenden acquit à caution. Das Puddeleisen können sie in Frankreich ganz gut brauchen, und in demselben Verhältnisse wie die Steuer auf ausländisches Eisen in Frankreich hoch ist, in demselben Maße wird auf diesem Wege es leichter, die Gießereifabrikate herauszuführen. Bei uns ist die Entfernung zu weit, und es ist mir nicht vorgekommen, aber lebhaft kann ich mir denken, daß in Süddeutschland und den nahegelegenen Grenzen ein solcher Mißbrauch wesentlich Schaden zuzufügen geeignet ist.

Vorsitzender: Frage 9:

In welcher Qualität und Quantität, sowie nach welchen Absatzgebieten werden Erzeugnisse der deutschen Eisenindustrie nach dem Auslande ausgeführt?

Herr **Wollheim:** Ueber die große Menge der Erzeugnisse vermag ich nicht Auskunft zu geben noch zu urtheilen, weil ich mich mit ihnen nicht beschäftige. In Bezug auf Gießereieisen vermag ich nur anzuführen, daß wir in früheren Jahren von Schlesien viel nach Oesterreich geführt. Dort ist ein wesentlicher Zoll gegen uns; auch hat Oesterreich eine eigene ganz bedeutende Eisenindustrie. Es ist in Oesterreich gegenwärtig so schlimm, als bei uns, und der Absatz nach Oesterreich hat fast aufgehört. Unser eigentlicher Abnehmer ist Rußland gewesen; auch dort änderten sich die Verhältnisse. Wir machen jetzt von Schlesien aus sehr wenig in Gießereieisen nach Rußland; anders ist es mit Façon- und anderem Eisen. Darüber kann ich aber nicht urtheilen, da können nur die Berufsgenossen in Schlesien, die sich mit solchen Artikeln beschäftigen und sie fertigen, ein kompetentes Urtheil abgeben.

Vorsitzender: Frage 10:

Würde durch Erniedrigung der inländischen Frachtsätze der Absatz ins Ausland wesentlich gehoben werden können?

Herr **Wollheim:** Das ist allerdings von großer Wichtigkeit. In demselben Maße, wie man im Inlande die Sachen billiger befördert, in demselben Maße erleichtert sich im Auslande die Konkurrenz, denn wenn ich mit meinen Fabrikaten für einen billigeren Preis an den Ausgangspunkt hingelange, an dem ich meine Waare verschiffe, oder sonstwie ins Ausland bringe, so bin ich hierdurch befähigt, um so viel eher und so viel mehr gegen das Ausland zu konkurriren.

Vorsitzender: Frage 11:

In welchem Maße würde durch Aufhebung der Zollsätze anderer Länder der Absatz ins Ausland voraussichtlich zunehmen?

Herr **Wollheim:** Das ist eine Frage, die sich allerdings nicht apodiktisch beantworten läßt, wir liegen hauptsächlich krank, und wenn ich mich so ausdrücken darf — betrachte ich

als die dunkelste Wolke für die Zukunft unserer heimischen Industrie: die Gestaltung der Verhältnisse in Rußland. Dieses Hinterland ist unser unentbehrlichster und unser massenhaftester Abnehmer. Bei der Gestaltung der Zölle haben wir noch viel mehr für die Zukunft zu fürchten.

Wenn wir uns heute fragen: was können z. B. die deutschen Bahnen in toto an Lokomotiven verbrauchen, so wird sich herausstellen, daß der Bedarf heute, wo nicht mehr großer Eisenbahnbau im Anzug ist, in keiner Weise ausreicht für das was unsere heimischen Erzeugungsstätten zu liefern im Stande sind. Wir müssen also hinaus und müssen nach einem Lande, das weniger industriell ist als wir, wo noch die Menschen in dünner Anzahl auf weiten Strecken leben, und sich noch nicht hinlänglich in den Stand gesetzt haben, die Industrieerzeugnisse selbst zu fertigen, deren sie bedürfen. Wo sich dem Kapitale große Renten in Aussicht stellen, strömt es gern zu. So kapitalarm Rußland auch ist, so fließen ihm vom Auslande solche in reichlichem Maße zu, namentlich in neuerer Zeit. Mehr und mehr kommt es dahin, sich mit seinen Bedarfsartikeln selbst zu versorgen, gelockt und begünstigt durch hohe Zölle, Prämien, Vorschüsse seitens der Regierung u. s. w. Dadurch, daß der Zoll in Gold bezahlt werden muß, ist er ein um so höherer.

Die Entwerthung der Valuta eines Landes um 25 bis 30 pCt. bedeutet einen um so viel vermehrten Zoll, denn, wenn man unter solchen Verhältnissen Waaren des Auslandes nur in Gold bezahlen muß, so kostet das Geld 25—30 pCt. mehr; eine neue Barriere gegen das Ausland, und ein neuer Schutz für die heimischen Industriellen. Ich habe in Russisch-Polen ein Geschäft und mit vieler Mühe mir dort einen wesentlichen Absatz geschafft, namentlich auch aus den fiskalischen Gruben Schlesiens. Das hat jetzt aufgehört, in einer Zeit, wo in Rußland im Gegensatz zu anderen europäischen Ländern, das Geschäft außerordentlich in Blüthe steht. Die Textilindustrie, die Maschinenindustrie ist übervoll beschäftigt, und prosperirt in seltener Weise.

In Lodz, wo ich meinen Hauptabsatz hatte, sind die Fabriken förmlich aus dem Boden gewachsen.

Herr **Meier**: Wo bekommt Polen seine Kohlen jetzt her?

Herr **Wollheim**: Von den in Polen belegenen Gruben haben wir allerdings einigen Gegenschutz; er liegt einerseits darin, daß die polnische Kohle im großen Ganzen viel weniger brauchbar ist, als die schlesische, andererseits aber nicht genug Material vorhanden sein dürfte, und daher kommt es, daß wir noch immer kleine, aber durchaus nicht bedeutende Quanten dahin absetzen.

Frage 12:

> Welche Zollsätze würden erforderlich sein, um das Eisen und die Eisenfabrikate des Auslandes ganz vom deutschen Markte zu verdrängen?

Die Frage weiß ich eigentlich kompetent nicht zu beantworten, ich möchte nur erwähnen, daß nach meinen Anschauungen ein gänzliches Verdrängen des ausländischen Fabrikats von unserem Markte sich eher zu einem onus als zu einem bonus gestalten könne; ich sollte meinen, daß doch immer nur ein verhältnißmäßiger Schutz Platz greifen könnte, nicht ein solcher, der die Industrie einzuschläfern geeignet ist, so daß sie hinter den Anforderungen der Zeit zurückbleibt, namentlich wie die unsere, in der täglich so viel Neues erfunden wird. Das würde eine sehr kurze Freude sein, wenn man übermäßige Zölle auflegte. Es sollte nur ein Zoll gegeben werden, um den Leuten ein besseres Bestehen im eigenen Hause zu ermöglichen; das Ausland ganz und gewaltsam auszuschließen, das würde nach meiner Meinung nicht angehen. Mit Bestimmtheit kann wohl Niemand sagen, welcher abgemessene Zoll nöthig ist, um zu solchem Ziele zu gelangen.

Weshalb ich für die heimische Industrie einen Zoll wünsche, wenn ich darüber meine Ansicht aussprechen darf, ist hauptsächlich, weil ich (namentlich früher in der Textilindustrie, in der ich 23 Jahre thätig war) gefunden habe: wenn ich fabrizire, und es treten Zeiten ein, wo die Fabrikation stockt, oder nicht lohnend ist, so habe ich weiter gearbeitet, so lange als möglich; ich habe aber das Plus meiner Fabrikation auf einen fremden Markt geworfen, denn wollte ich es zu einem billigen Preise auf meinem Markt los werden, so zog ich dem Schemel die Beine aus, auf dem ich sitze; ich verdarb mir für die Dauer mein eigenes stabiles und fortbestehendes Geschäft; warf ich es aber auf den Markt eines Andern hin, der für mich vielleicht nur ein einmaliger Markt ist, drückte ich dort die Preise nicht, aber die meinen. Wir werden immer für England ein Land sein, wie jedes andere Ausland, auf dem es, wenn Noth an dem Mann ist, immer billiger verkaufen wird, und das ist der Hauptgrund, der nach meiner Ansicht mitsprechen muß bei dem Schutz, denn sonst muß ich gestehen: wenn einmal die Urverhältnisse so vorhanden, daß man das Material im Lande hat, und den Bedarf sich selbst beschaffen kann, dann muß man auf dieses Ziel hinarbeiten. Ein zu hoher Zoll ist für die Konkurrenzfähigkeit nicht ein Hebel, vielmehr ein Riegel. England wird immer unseren Preisen zu folgen suchen, und es wird immer derselbe Kampf sein, wir werden nur den Industriellen im Lande das Bestehen mehr ermöglichen; wir werden ihnen wenigstens im Lande den Nutzen schaffen, den ein jedes Kapital, das sich rentbar machen will, zu fordern berechtigt ist. Im Inland und im Ausland werden wir dann eher befähigt sein, zu konkurriren. Auch hat die deutsche Produktion Befähigung genug in sich, den Konsum vor übergroßer Belastung zu schützen, denn nirgends ist das Streben und der Grundsatz, wenig zu verdienen, so ausgearbeitet, wie bei uns.

Vorsitzender: Ich glaube Sie haben zu gleicher Zeit die Frage 13:

> Würden andere Industriezweige durch einen Ausschluß der ausländischen Konkurrenz benachtheiligt werden?

in Beantwortung gezogen. Sie haben bis jetzt nur ausgeführt, daß ein zu hoher Zoll nachtheilig sein würde.

Frage 14:

> Welche Zollsätze halten Sie ohne wesentliche Schädigung der Interessen des deutschen Handels und der Industrie für zulässig?

Herr **Wollheim**: Ich würde einen Zoll von 40 ₰, also von 80 ₰ für 100 kg nöthig und genügend erachten.

Frage 15:

> Wie stellen sich die Einkaufs- und Verkaufsbedingungen beim Eisenhandel im Inlande und Auslande, insbesondere in Bezug auf den Kredit?

Die Kredit-Bedingungen sind im großen Rahmen wohl bei uns dieselben. Wir kaufen Roheisen in England in der Regel, wenn die Verhältnisse die nöthige Sicherheit bieten, mit 3 Monat Ziel oder $1\frac{1}{2}$—2 pCt. Abzug für baar. Das ist auch bei uns der Fall, nur ist der Unterschied, daß diese Bestimmungen in England und im Ausland überhaupt, auch in Frankreich, ich möchte sagen verbotenus aufrecht erhalten werden, während bei uns in Deutschland das nicht der Fall ist. Hier ist diese Usance nicht so fest bestehend, wir müssen 4 und 5 Monat gewähren, es wird überhaupt jede Bedingung nicht so strikte gehalten wie man es in England gewöhnt ist; es ist das ein Nachtheil; die Leute binden sich nicht so daran und sind auch nicht so in der Lage es immer halten zu können, weil wir viel weniger kapitalstark sind im Großen und Ganzen.

Frage 16:

> Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen, und event. welche?

Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Nein, in keiner Weise. Es ist zwar, wenn kein Zoll existirt, nicht gut angehbar, aber ich halte es für wünschenswerth, daß man die Durchfuhr trennt.

Vorsitzender: Würden Sie gegen das Gesetz, welches in der vorletzten Reichstagssession vorgelegt, aber nicht zur Verhandlung gekommen ist, und welches eine Registergebühr konstituiren wollte für die eingehenden Waaren, würden Sie darin ein Hülfsmittel sehen, die Statistik klarer zu stellen?

Herr **Wollheim:** In solchen Zeiten wie jetzt, würde es, glaube ich, schwer sein, denn die Gebühr müßte sehr gering bemessen werden.

Vorsitzender: Herr Geheimrath Huber berichtigt mich dahin, daß, wenn ein Zoll erhoben wird, jener Gesetzentwurf auch keine Registergebühr erheben wolle, aber für den Fall, daß ein Zoll auf Eisen nicht eingeführt würde, würden Sie dann für wünschenswerth halten, eine solche Registergebühr einzuführen?

Herr **Wollheim:** Da würde jedenfalls der Zweck nicht vollständig erreicht werden. Indessen ich halte mich nicht für berechtigt, darüber zu urtheilen, indem ich nicht weiß, in welchem Betrage diese Registergebühr erhoben werden soll. Ich kann nur die Ansicht äußern, daß die Industriellen, besonders in solcher Zeit, mit der Hergabe von Gebühren nicht sehr willig sein werden und es würde da dem Staate eine Ausgabe erwachsen. Es kann das doch nicht obligatorisch sein, sondern doch nur fakultativ?

Vorsitzender: Die obligatorische Einführung hatte der Gesetzentwurf allerdings im Auge.

Herr **Huber:** Der Gesetzentwurf denkt sich die Sache so: bei zollpflichtigen Artikeln ist keine Gebühr zu erheben, weil wegen des Zolls die Durchfuhr nicht als Einfuhr deklarirt wird. Anders liegt die Sache bei eingangszollfreien Artikeln. Hier soll durch eine differenzielle Behandlung von Ein- und Ausfuhr ein finanzielles Interesse geschaffen werden, daß die Durchfuhr als solche und nicht als Einfuhr deklarirt werde.

Herr **Wollheim:** Ich habe mir das in einem andern Rahmen vorgestellt. In dieser Weise, sollte ich meinen, wäre die Maßregel durchführbar und auch rathsam.

Vorsitzender: Hat einer von den Herren noch eine Bemerkung zu machen?

Wenn nicht, so würden wir die Vernehmung schließen mit unserem Danke an den Herrn Sachverständigen.

(Schluß 3 Uhr 20 Minuten.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Dreiundvierzigste Vernehmung

am

28. November 1878

(Vormittag 10 Uhr).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender.
" Königl. Bayr. Staatsrath v. Schloer.
" Geh. Kommerzienrath Stumm.
" H. H. Meier.
" Geh. Bergrath Dr. Wedding.

Sachverständiger: Herr Generaldirektor Richter von Königs- und Laurahütte in Oberschlesien.

Herr Geh. Ober-Regierungsrath Huber dienstlich verhindert.

(Fragebogen A.)

Vorsitzender: Herr Generaldirektor Richter steht den Werken Königshütte und Laurahütte in Oberschlesien vor, wohl ziemlich den bedeutendsten Werken in Preußen. Wir hatten deshalb gewünscht, daß er an erster Stelle uns seine Mittheilungen machen möchte; Umstände haben ihn leider daran verhindert; wir kommen jetzt erst am Ende unserer Vernehmungen zu der Gelegenheit, ihn zu hören.

Ich würde Herrn Richter bitten, daß er die Güte hätte, uns zunächst Mittheilung zu machen über die Ausdehnung seiner Werke, über die Gegenstände, welche daselbst dargestellt werden, über die Grundlagen der Werke.

Herr **Richter:** Wir treiben Steinkohlenbergbau auf der Lauragrube bei Königshütte und auf der Laurahüttengrube bei Laurahütte, Eisenerzbergbau auf verschiedenen Parzellen in der Gegend von Beuthen und Tarnowitz. Die Steinkohlengruben haben eine Ausdehnung von 1 720 000 Quadrat-Lachtern, die Eisenerzgruben eine solche von 100 ha. Wir besitzen zwei Rittergüter im Kreise Beuthen, die wir wegen ihres Reichthums an Eisenerzen, Kalksteinen und Dolomit erworben haben, 2 Hüttenwerke, die Königshütte und Laurahütte, mit zusammen 13 Hochöfen, 130 Puddelöfen, 11 Walzwerken für Stabeisen und Façoneisen, 2 für Eisenbleche, 1 kleine Zinkhütte, Gießereien, Reparaturwerkstätten, Ziegeleien, Gasanstalten und dergleichen Hülfsanstalten mehr.

Unsere Produktion hat sich im Jahre 1877/78 belaufen auf 7 263 000 Kilozentner Steinkohlen, 897 000 Kilozentner Eisenerze, 941 600 Kilozentner Roheisen, 378 000 Kilozentner Handelseisen und Façoneisen, 86 700 Kilozentner Eisenbleche, 33 000 Kilozentner Bahnschienen in Eisen und 224 200 Kilozentner Eisenbahnschienen in Stahl.

Vorsitzender: Unter Kilozentner verstehen Sie 100 kg.

Herr **Richter:** Ein Kilozentner oder Doppelzentner ist = 100 kg oder ein metrischer Zentner.

Vorsitzender: Sie beziehen auch fremde Erze?

Herr **Richter:** Ja, zur Erzeugung von Bessemer-Roheisen: wenn ich aber unter „fremden" Erzen eingekauft verstehen soll, so kaufen wir einen großen Theil unserer Erze von den schlesischen Gruben und nehmen unsere eigenen Eisenerzgruben nur soweit in Anspruch, als dies zur Regulirung der Erzpreise erforderlich ist.

Vorsitzender: Verkaufen Sie von Ihren Kohlen?

Herr **Richter:** Wir verkaufen von unseren Kohlen ca. 5 000 000 Zentner jährlich und zwar die besseren Qualitäten, die geringeren verwenden wir zum Hüttenbetriebe.

Vorsitzender: Auf beiden Gruben verkaufen Sie?

Herr **Richter:** Ja!

Herr **v. Schloer:** Bezieht sich die Angabe auch auf metrische Zentner?

Herr **Richter:** Nein!

Vorsitzender: In welcher Weise beziehen Sie die Koks?

Herr **Richter:** Wir machen die Koks nicht ausschließlich selbst. Auf Königshütte verwenden wir dazu Stückkohlen von unserer Lauragrube und Kleinkohlen von Königin-Luise- und Mathildengrube; auf Laurahütte erzeugen wir gleichfalls

Koks aus Stückkohlen von der eigenen Grube und beziehen Backkoks von Zabrze. Wir verwenden bei den Hochöfen zur Hälfte Koks aus Backkohlen und zur anderen Hälfte Koks aus Stückkohlen.

I.

Wirthschaftliche Lage der deutschen Eisenindustrie an und für sich und mit Rücksicht auf die Produktionsverhältnisse des Auslandes.

a. Selbstkosten.

Frage 1:

Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Ich habe die Selbstkosten in einer Tabelle zusammengestellt und erlaube mir diese dem Herrn Vorsitzenden zu überreichen.

Tabelle 1.

Selbstkosten der Vereinigten Königs- und Laurahütte.

(Die Preise gelten für 100 kg.)

A. Auf den Gruben:		
1. Steinkohlen:		
Produktionskosten		29,0 ₰
Amortisation	3,4 ₰	
Verzinsung des Anlage- und Betriebskapitals	6,1 „	
		9,5 „
		38,5 ₰.
2. Eisenerze:		
Produktionskosten		27,1 ₰
Amortisation	3,2 ₰	
Verzinsung des Anlage- und Betriebskapitals	7,2 „	
		10,4 „
		37,5 ₰.
B. Auf den Hütten:		
1. Steinkohlen werden den Hütten mit 10 pCt. Abschlag gegen die Verkaufspreise angerechnet.		
a) zum Verkoken:		
Stückkohlen von eigenen Gruben		63 ₰
Kleinkohlen angekauft		54 „
b) zum Flammofenbetriebe:		
Würfelkohlen und geringere Sorten Stückkohlen		56 „
Kleinkohlen mit Würfeln		36 „
2. Eisenerze werden den Hütten mit den Marktpreisen angerechnet:		
a) Oberschlesische Brauneisenerze		50—62 ₰
b) Ungarische Spathe		202 „
c) Innerberger Spathe		285 „
d) Eisenschlacken		66 „
3. Kalk und Dolomit		21 „
4. Koks aller Art		129 „
5. Puddlingsroheisen		600 „
6. Gießereieisen		681 „
7. Bessemer-Roheisen		800 „
8. Rohschienen, feinkörnige		909 „
9. „ sehnige		848 „
10. Bessemer-Stahlingots		985 „
11. Alle Sorten gröberes Handelseisen, Façoneisen, Grubenschienen		1 531 „
12. Feines Handelseisen, d. i. Bandeisen, feineres Rund- und Quadrateisen		1 606 „
13. Eisenbleche bis zu $1^1/_2$ mm Stärke, jedoch größtentheils mittlerer Größe und Stärke in allen Qualitäten		1 891 ₰
14. Bahnschienen in Eisen		1 619 „
15. „ „ Stahl		1 645 „
16. Bandagen für Eisenbahnwagenräder in Stahl		1 817 „

Den Selbstkosten für diverses Roheisen (5—7) und für die Fertigprodukte (11—15) sind die Kosten für Amortisation der Anlagekapitalien, sowie für Verzinsung derselben und der Betriebskapitalien zugeschlagen.

Das Roheisen ist den Puddel- und Stahlwerken zu den Produktionskosten ohne Zuschlag der Kosten für Amortisation und Verzinsung angerechnet worden.

Vorsitzender: Die Preise gelten für 100 kg Produktionskosten, Amortisation und Verzinsung eingeschlossen?

Herr **Richter:** Ja! Ich habe in die Tabelle auch die Erzeugnisse unserer Gruben mit aufgenommen; die Steinkohlen werden jedoch den Eisenhüttenwerken nach den jeweiligen Verkaufspreisen mit einer Bonifikation von 10 pCt. angerechnet.

Vorsitzender: Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Herr **Richter:** Die Selbstkosten der anderen schlesischen Werke habe ich, soweit ich sie zuverlässig erfahren konnte, gleichfalls in einer Tabelle zusammengetragen, welche ich dem Herrn Vorsitzenden hiermit überreiche.

Tabelle 2.

Selbstkosten anderer Werke.

(Die Preise gelten für 100 kg. — Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlage- und Betriebskapitalien sind nicht eingerechnet.)

1. Erze (oberschlesische).			
Hubertushütte			64,6 ₰
Borsigwerk			51—63,6 „
Redenhütte			23 „
Antonienhütte			58,8 „
Donnersmarckhütte			57 „
Tarnowitzer Hütte			42 „
2. Kalksteine.			
Hubertushütte			16 ₰
Borsigwerk			29,2 „
Redenhütte			23 „
Antonienhütte			22,4 „
Donnersmarckhütte			30 „
Tarnowitzer Hütte			14 „
3. Kohlen.			
Marthahütte			38 ₰
Borsigwerk	Stück-		60 „
	Würfel-		58 „
	Klein-		28 „
Redenhütte	Flamm-	Ankaufspreis	32 „
	Fettklein-		38 „
Antonienhütte			53,8 „
Tarnowitzer Hütte	Stück-	Ankaufspreis	76 „
	Klein-		44 „
4. Koks.			
Hubertushütte			100 ₰
Borsigwerk			135,4 „
Redenhütte			90 „
Antonienhütte			119 „
Donnersmarckhütte			89,2 „
Tarnowitzer Hütte			140 „

5. Roheisen, ordinäres Puddelroheisen.

Hubertushütte	406 ₰
Borsigwerk	520—540 „
Redenhütte	440 „
Antonienhütte	515 „
Donnersmarckhütte	450 „
Tarnowitzer Hütte	530 „
Baildonhütte	545 „

6. Rohschienen.

Marthahütte	840 ₰
Borsigwerk ordinär	880—930 „
Borsigwerk feinkörnig	1020—1050 „
Redenhütte	750 „
Baildonhütte	810 „

7. Walzwerksprodukte.

Marthahütte (durchschnittlich)	1160 ₰
Borsigwerk Stabeisen ordinär	1300—1400 „
„ „ fein	1700 „
Koksblech	1900 „
Kesselblech	2100 „
Feinkornbandage	2250 „
Stahlbandage	2550 „
Redenhütte, Stabeisen	1080 „
Baildonhütte (durchschnittlich)	1150 „
Desgl Drahtriegel	1000 „

Die Selbstkostenpreise der Bismarckhütte stellen sich bei einem Preise von:

532 ₰ pro 100 kg Roheisen auf:
860 „ „ „ „ Rohschienen,
1329 „ „ „ „ Handelseisen (inkl. 40 ₰) für Amortisation [5 pCt], 40 ₰ [5 pCt.] Verzinsung),
2293 „ pro 100 kg Feinbleche (inkl. 1 ℳ. Amortisation und 1 ℳ. Verzinsung).

Ich bemerke, daß diese Werke ihre Selbstkostenbeträge für Amortisation und Verzinsung der Anlage- und Betriebskapitalien nicht hinzugefügt, und daß sie wahrscheinlich dieselben Aufwendungen dafür zu machen haben, wie unsere Werke. Wenn ihre Produktionskosten vielfach niedriger erscheinen, als die unsrigen, so liegt dies zum Theil darin, daß diejenigen Werke, welche nicht gleichzeitig Bergbau- und Roheisenindustrie treiben, durch die Verluste der Steinkohlengruben und Hochöfen ihre Selbstkosten vermindern.

Vorsitzender: Das ist ähnlich dem, was uns schon ein anderer Herr Sachverständiger mitgetheilt hat, während ein dritter das Gegentheil behauptete.

Herr **Richter:** Es ist eine Thatsache, daß die kleineren Werke, wie Hegenscheidt und Bismarckhütte die Steinkohlen und das Roheisen zu Preisen kaufen, welche unter den Gestehungskosten unserer Werke liegen, was ja auch aus den von mir überreichten Tabellen ersichtlich ist.

Vorsitzender: Wir würden jetzt bei Frage 3:

Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:

die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate?

die Transportkosten derselben?

die Arbeitslöhne?

die allgemeinen Betriebs-, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

zur Detaillirung Ihrer eigenen Selbstkosten kommen.

Herr **Richter:** Ich habe hierfür gleichfalls eine Tabelle angefertigt und glaube, daß es sich erübrigen wird, diese Zahlen zu verlesen. Erlauben Sie mir, dem Herrn Vorsitzenden dieselbe hiermit zu überreichen.

Königs- und Laurahütte. Tabelle 3.

Zerlegung der Selbstkosten pro 1877/78.

Roheisen.

Pro 100 kg.	Erze und Schlacken ℳ.	₰	Koks. ℳ.	₰	Zuschläge. ℳ.	₰	Direkte Arbeitslöhne. ℳ.	₰	Betriebs- und Unterhaltungskosten. ℳ.	₰	General-Unkosten. ℳ.	₰	Amortisation. ℳ.	₰	Verzinsung. ℳ.	₰	Summa. ℳ.	₰	Abzüglich für gewonnene Zwischenprodukte. ℳ.	₰	Summa der Selbstkosten. ℳ.	₰
Puddlingsroheisen	1	79	2	47	0	25	0	25	0	57	0	15	0	32	0	49	6	29	0	29	6	—
Gießereieisen	2	11	2	67	0	25	0	25	0	57	0	15	0	32	0	49	6	81	—	—	6	81
Bessemer-Roheisen	3	44	2	50	0	27	0	25	0	57	0	16	0	32	0	49	8	—	—	—	8	—

Die Frachten für Eisenerze betragen: von den oberschlesischen Gruben nach den Hüttenwerken 18 ₰ }
„ „ ungarischen Gruben „ der Königshütte 153 „ } pro 100 kg.
„ „ Innerberger Gruben „ „ „ 185 „ }

An Transportkosten für Materialien entfallen auf 1 Kilozentner Roheisen:

Puddel-Roheisen, Erzfrachten	0,54 ℳ.
Kalkfrachten	0,04 „
Bessemer-Roheisen, Erzfrachten	1,93 „
Kalksteinfrachten	0,05 „
für Kohlen und Koks	0,21, 12 „
also pro Kilozentner Puddelroheisen	0,80 ℳ.
Bessemer-Roheisen	2,19 „

Das Roheisen ist den Walz- und Stahlwerken ohne Anrechnung der Beträge für Amortisation und Verzinsung des Anlagekapitals zur Verarbeitung überwiesen worden.

Königs- und Laurahütte. Tabelle 4.

Zerlegung der Selbstkosten pro 1877/78.

Walzeisen.

Pro 100 kg.	Arbeitslöhne.		Brennmaterialien.		Schmelz-, Schweiß- resp. Stahlmaterialien.		Andere Kosten.		Summa.		Abzüglich für gewonnene Nebenprodukte.		Summa der Produktionskosten.		Amortisation und Verzinsung.		Summa der Selbstkosten.	
	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰
Rohschienen, feinkörnige . .	1	25	—	62	6	72	—	58	9	17	—	08	9	09	—	—	*9*	*09*
Rohschienen, sehnige . . .	1	02	—	54	6	46	—	54	8	56	—	08	8	48	—	—	*8*	*48*
Ingots	—	29	—	26	8	45	—	93	9	93	—	08	9	85	—	—	*9*	*85*
Handelseisen, ord. u. Façoneisen	—	78	—	39	10	77	1	44	13	38	—	22	13	16	2	15	*15*	*31*
Handelseisen, feines	1	24	—	33	10	86	1	63	14	06	—	14	13	92	2	15	*16*	*07*
Eisenbleche	1	44	1	32	12	55	2	05	17	36	—	60	16	76	2	15	*18*	*91*
Eisenschienen	—	70	—	62	12	02	1	16	14	50	—	47	14	03	2	15	*16*	*18*
Stahlschienen	—	38	—	23	12	01	1	75	14	37	—	07	14	30	2	15	*16*	*45*
Stahlbandagen	—	77	—	23	13	53	1	56	16	09	—	08	16	01	2	15	*18*	*16*

Vorsitzender: Ich befürworte, daß, wenn bei der Zirkulation dieser Tabelle einer der Herren noch darauf zurückzukommen wünscht, das ja noch geschehen kann.

Die Selbstkosten sind zerlegt: Erze und Schlacken, Koks, Zuschläge, direkte Arbeitslöhne, Betriebs- und Unterhaltungskosten, Generalunkosten, Amortisation, Verzinsung, Summe der Selbstkosten.

Das ist für Roheisen?

Herr **Richter:** Ja, für Roheisen. Die Tabelle für die Walzwerkprodukte enthält die Zwischenprodukte sowohl, als auch die Fertigprodukte des Walzwerks.

Vorsitzender: Ich muß noch einmal auf den allgemeinen Theil zurückgehen.

Sie sagten vorhin, Sie hätten 13 Hochöfen; wieviel davon sind im Betrieb.

Herr **Richter:** Gegenwärtig sind deren 11 im Betrieb.

Vorsitzender: Ein sehr günstiges Verhältniß!

Herr **Richter:** Allerdings, aber ob es so bleiben kann, hängt davon ab, ob wir mit der Stahlindustrie ferner beschäftigt sein werden. Ich habe darauf gerechnet, daß uns aus dem Inlande Aufträge zugehen werden, aber es scheint, daß sich diese Hoffnung nicht verwirklichen wird. Wie den Herren bekannt ist, macht uns England in neuester Zeit eine sehr scharfe Konkurrenz. Es ist mir bekannt, daß erst gestern ein Geschäft von einer deutschen Bahn mit einer englischen Fabrik abgeschlossen worden ist, und zwar aus freier Hand. Ich habe selbst konkurrirt, bin aber zu theuer gewesen, obgleich ich einen sehr mäßigen Preis gemacht habe, einen solchen, der unter meinen Selbstkosten steht.

Vorsitzender: Sie haben unter den Selbstkosten auch einen Posten „Schlacken" angegeben; Sie stellen also Ihr Roheisen aus einheimischen Erzen mit einem Zusatze von Puddelschlacken dar?

Herr **Richter:** Ja, wir verarbeiten fast alle unsere Eisenschlacken.

Vorsitzender: Kaufen Sie auch noch Eisenschlacken?

Herr **Richter:** Gegenwärtig nicht mehr. Wir haben 1872—74 viel Eisenschlacken gekauft, haben aber die Qualität unseres Eisens dadurch geschädigt. Gegenwärtig verarbeiten wir den größten Theil unserer Schlacken ungefähr 10—15 pCt. der Möllerung. Wenn sie jedoch sehr phosphorhaltig sind, so verkaufen wir sie an die Bleiöfen und bringen sie dadurch aus der Eisenindustrie heraus.

Vorsitzender: Für das Bessemer-Eisen beziehen Sie fremde Erze? Geht das aus den Nachweisungen hervor?

Herr **Richter:** Ja, aus der Tabelle, auf welcher die Frachten der Erze verzeichnet sind; wir beziehen für die Fabrikation von Bessemer-Roheisen ungefähr 30 pCt. fremde Erze und zwar vorzugsweise aus Innerberg. Diese Erze kosten uns pro Tonne à 1 000 kg 28,50 M. franko Königshütte.

Herr **v. Schloer:** Nach der Tabelle betragen die Erzfrachten für 100 kg Bessemer-Roheisen 1,93 M., während dieselben bei Puddelroheisen nur 0,54 M. betragen?

Herr **Richter:** Ja! Das liegt daran, daß wir für Bessemer-Roheisen einen Theil der Erze aus Steyermark beziehen, auf denen eine hohe Fracht liegt.

Vorsitzender: Die Fracht für Innerberger Spathe beträgt 185 ₰ für 100 kg?

Herr **Richter:** Ja!

Herr **Meier:** 20 M. pro Tonne?

Herr **Richter:** 28 M. 50 ₰ pro Tonne kosten uns die Innerberger Erze franko Königshütte, inkl. der Fracht von 18,50 M.

Vorsitzender: Die Beamtengehälter habe ich nicht gefunden, sind dieselben ausgeworfen?

Herr **Richter:** Nein, sie sind in den Generalkosten enthalten.

Vorsitzender: Sie würden nicht in der Lage sein, den Prozentsatz von den Generalkosten darauf anzugeben?

(Wird verneint.)

Die Frage ist deshalb besonders gestellt, weil ja von verschiedenen Seiten der deutschen Eisenindustrie der Vorwurf gemacht worden ist, daß zu viele Gehälter gezahlt würden.

Herr **Richter:** Wenn es erlaubt ist, kann ich es nachbringen, ich habe nicht geglaubt, daß dies von besonderer Wichtigkeit wäre.

Vorsitzender: Ja, es würde dies wünschenswerth sein.

Nachträglich beigebrachte Beamtengehälter pro 100 kg unserer Produkte:

1. Für Roheisen . . . . 10 ₰
2. Für diverse Walzwerksprodukte in Eisen und Stahl . . . . 19,69 „

Auf die Zwischenprodukte sind Beamtengehälter nicht repartirt.

Herr v. Schloer: Ich habe gemeint, der Herr Sachverständige habe von Innerberger Erzen gesprochen, und hier heißt es wiederholt: ungarische?

Herr Richter: Innerberg liegt in Steyermark, wir beziehen aber auch ungarische Spathe.

Vorsitzender: Es ist früher erwähnt worden, daß die Königshütte Innerberger Erze bezieht. Die Ferdinand-Nordbahn ist wohl gerade nicht die billigste für diesen Zweck.

Herr Richter: Dieselbe hat sich bereit finden lassen, die Frachten zu ermäßigen, ich muß dagegen einen Transport von 200 000 Ctr. pro Jahr garantiren; im letzten Jahr haben wir circa 400 000 Ctr. bezogen.

Vorsitzender: Ist denn der Zugang zur Bahn von Innerberg aus etwas besser geworden?

Herr Richter: Wir haben keine Umstände gehabt, bis jetzt ist Alles ganz glatt gegangen.

Vorsitzender: Ist eine Verbindungsbahn angelegt?

Herr Richter: Von den Eisenerzgruben führt eine Pferdebahn mit Schmalspurgeleis nach der Station Eisenerz.

Vorsitzender:

Frage 4:

Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien? Sind diese Beträge unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

Herr Richter: Ja. Ich erlaube mir hierzu eine Tabelle zu überreichen, aus der die Beträge, welche wir zu Amortisationen verwendet haben, zu ersehen sind. Wir haben seit dem 7jährigen Bestehen unserer Gesellschaft im Durchschnitt 600 000 *M.* pro Jahr abgeschrieben; es beträgt dies auf den Theil des Anlagekapitals, welches auf die Hüttenwerke entfällt, d. i. auf ca. 15 000 000 *M.* 4 pCt., also ein keineswegs hoher Prozentsatz. Die Amortisationsbeträge habe ich auf die Produkte, welche wir erzeugen, repartirt und kann nachweisen, daß wir von der Gesammtsumme der Abschreibungen, die sich im Verlaufe der 7 Jahre, seit dem Bestehen unserer Gesellschaft, auf 6 442 000 *M.* beläuft, den allergrößten Theil und zwar ca. 5½ Millionen Mark, in die Werke wiederum investirt haben. Daraus geht meiner Ansicht nach hervor, daß die in den Selbstkosten der Produkte für Amortisation figurirenden Beträge recht eigentlich zu den Selbstkosten gehören. Ich habe ferner eine Verzinsung des investirten Kapitals, des Anlagekapitals von 15 000 000 *M.*, des Betriebskapitals von ca. 5 000 000 *M.* mit 5 pCt. angenommen und die entsprechenden Zinsbeträge auf die Produkte repartirt. Hieraus ergeben sich die in der Tabelle figurirenden Zahlen von 32 ₰ und 49 ₰ pro 100 kg Roheisen, von 40 ₰ und 72 ₰ pro 100 kg Walzeisen. Ich bemerke nunmehr, daß fast unsere ganze Produktion an Roheisen den Puddlings- und Stahlwerken zur Weiterverarbeitung überwiesen wird, und daß wir fast ausschließlich Walzwerkswaaren auf den Markt bringen. Das Roheisen wird den Betriebszweigen, welche die Verfeinerung besorgen, zu den Produktionskosten ohne Anrechnung von Amortisations- und Verzinsungskosten angerechnet, es muß also die fertige verkäufliche Walzwerkswaare die gesammten Beträge für Amortisation und Verzinsung aufbringen. Es entfallen somit pro 100 kg Walzwerkswaare für Amortisation 81 ₰, für Verzinsung des Anlage- und Betriebskapitals 1,34 *M.*, oder mit andern Worten, wir müssen 2,15 *M.* den Produktionskosten pro 100 kg Walzwerkswaaren zuschlagen, wenn wir das entsprechende Kapital mit 4 pCt. amortisiren und mit 5 pCt. verzinsen wollen. Ich bemerke hierbei, daß unsere Hüttenanlagen mit ca. 15 000 000 *M.* keineswegs zu hoch zu Buche stehen, denn wir haben zu ihrer Meliorirung seit dem Bestehen unserer Gesellschaft bereits 9 400 000 *M.* verwendet, wie aus Tabelle 5. ersichtlich ist. Zur Meliorirung ihres Gesammtbesitzes hat unsere Gesellschaft bereits über 14 000 000 *M.* verausgabt; weitere Aufwendungen aber sind keineswegs ausgeschlossen, wenn wir mit dem rapiden Fortschritt, welchen die Fabrikationsmethoden allerwärts machen, Schritt halten wollen.

Tabelle 5.

Königs- und Laurahütte.

Tabelle, betreffend Amortisation der Hüttenanlagen.

Buchwerth 1871	9 610 750 *M.*
Neubauten und Melioration in 7 Jahren .	9 400 000 =
	19 010 750 *M.*
Abschreibungen in 7 Jahren	4 188 000 =
Buchwerth 1878	14 822 750 *M.*

Durchschnittliche jährliche Abschreibung:
ca. 600 000 *M.*

Hiervon entfällt ½ auf die Hochofenanlagen,
= = ½ = = Walzwerksanlagen,

also Kosten der Amortisation 1877/78:

für 100 kg Roheisen . . . 0,32 *M.*
= 100 = Walzwerkswaare 0,40 =

Die gesammte Amortisation nur auf Walzwerkswaare repartirt, weil Roheisen als Zwischenprodukt auftritt, 0,81 *M.* pro 100 kg.

Verzinsung des Anlagekapitals.

Dasselbe beträgt rund 15 000 000 *M.* und entfällt zur Hälfte auf die Hochöfen, zur anderen Hälfte auf die Walzwerksanlagen. Bei 5prozentiger Verzinsung entfällt:

pro 100 kg Roheisen . . . . 0,40 *M.*
= 100 = Walzwerkswaaren . 0,51 =

Den ganzen Zinsenbetrag auf Walzwerkswaare repartirt, weil Roheisen als Zwischenprodukt auftritt 1 *M.*

Verzinsung des Betriebskapitals.

Betriebskapital . . . . 5 000 000 *M.*
i. e. zu 5 pCt. . . = 250 000 =

Die Zinsen sind zu ⅓ von den Hochofenprodukten, zu ⅔ von den Walzwerksprodukten zu tragen und es entfallen:

pro 100 kg Roheisen . . . . 0,09 *M.*
= 100 = Walzwerksprodukte . 0,21 =

Die Gesammtzinsen auf Walzwerksprodukte repartirt 0,34 *M.*

Rekapitulation.

Für Amortisation der Anlagen, sowie für Verzinsung des Anlagekapitals und Betriebskapitals entfallen pro Kilozentner Produkt:

a) Roheisen.

Amortisation	32 ₰
Verzinsung des Anlage- und Betriebskapitals	49 =

b) Walzwerkswaaren.

Amortisation	40 =
Verzinsung des Anlage- und Betriebskapitals	72 =

c. Amortisation und Verzinsung nur auf Walzwerkswaare repartirt:

Amortisation	81 ₰
Verzinsung des Anlage- und Betriebskapitals	1,34 =
	2,15 ₰

Wenn ich mir erlauben darf, weiter auf unser Anlagekapital und die Entwickelung desselben einzugehen, so bemerke ich, daß unsere Gesellschaft mit 6 000 000 Thlr. Kapital im Jahre 1871 gegründet wurde. Im Jahre 1873 erfolgte eine zweite Emission von 9 000 000 *M.*; die Aktien dieser Emission wurden mit einem Agio von 20 pCt., d. i. zu 120, aufgelegt und der hierbei erzielte Agiogewinn von 1 800 000 *M.* dem Reservefond überwiesen.

Bei Gründung unserer Gesellschaft ist ein Gründergewinn meines Wissens nicht aufgekommen. Der Graf Hugo Henckel von Donnersmarck gründete die Gesellschaft. Die Aktien wurden zum Parikurse aufgelegt und etwa 10 mal überzeichnet. Nach meiner Ansicht ist das Aktienkapital, um welches die in der That sehr ausgedehnten und großartigen Objekte in die Gesellschaft eingebracht wurden, kein hohes gewesen. Zur Bestreitung der Kosten für den Aufschluß der Kohlengruben, Einführung der Stahlindustrie und Aufbesserung der Werksanlagen hat die Gesellschaft nahezu 14 500 000 ℳ. verwendet; diese Summe wurde durch die zweite Aktienemission und aus den Abschreibungen gedeckt, so daß der gesammte Besitz der Gesellschaft exkl. Betriebskapital am 30. Juni 1878 mit 25 826 000 ℳ. zu Buche steht. Wir haben also fast die gesammten Amortisationsbeträge in die Werke wieder investiren resp. festlegen müssen und die Anlagekapitalien nur unwesentlich reduziren können.

Frage 5:

Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

Die Selbstkosten aus den Vorjahren habe ich in einer Tabelle zusammengefaßt, die ich hiermit überreiche. Ich habe die Jahre 1869, 1871/72, 1873/74 und 1877/78 genommen und bemerke zu den Kosten für das Jahr 1869, daß die Beträge für Amotisation und Verzinsung dem Jahre 1871 und 1872 entstammen, weil für die damals noch fiskalische Königshütte, wie für die Laurahütte, welche im Besitz des Grafen Henckel war, die entsprechenden Zahlen nicht zu beschaffen waren.

Tabelle 6.

Selbstkosten der Königs- und Laurahütte.

Pro 100 kg.	pr. 1869. ℳ.	₰	pr. 1871/72. ℳ.	₰	pr. 1873/74. ℳ.	₰	pr. 1877/78. ℳ.	₰
1. Roheisen	7	15	7	85	9	37	6	—
2. Handelseisen und Façoneisen .	17	75	19	53	22	43	15	31
3. do. feines . .	19	55	21	83	24	48	16	7
4. Eisenbleche	21	73	23	76	28	2	18	91
5. Eisenbahnschienen in Eisen .	19	64	20	82	23	96	16	18
6. do. in Stahl .	—	—	—	—	34	78	16	45

Erläuterung.

1. Zu den Kosten für 1869 sind die Amortisations- und Verzinsungsquoten von 1871/72 hinzugefügt worden.
2. Für Verzinsung und Amortisation sind zugeschlagen worden:

	pro 1871/72.	pro 1873/4.	pro 1877/78.
b) Roheisen . . .	0,76 ℳ.	0,80 ℳ.	0,81 ℳ.
" Handelseisen und Façoneisen	2,20 "	2,34 "	2,15 "
" do. feines . .	2,20 "	2,34 "	2,15 "
" Eisenbleche . .	2,20 "	2,34 "	2,15 "
" Eisenbahnschienen in Eisen	2,20 "	2,34 "	2,15 "
" do. in Stahl	— "	2,34 "	2,15 "

Vorsitzender:

Frage 6:

Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

Ist wohl bereits erledigt

Frage 7:

Steckt Gründergewinn darin, event. in welchem Maße?

Sie haben uns mitgetheilt, daß nach Ihrem Wissen ein Gründergewinn nicht drinsteckt, mir ist das allerdings doch etwas zweifelhaft, aus der Wissenschaft, die ich habe, da Graf Henckel die Königshütte zu einem wesentlich billigeren Preise erstanden hat, während er allerdings auch die Laurahütte in die Aktiengesellschaft gegeben hat. Ich sollte meinen, daß, selbst wenn wir diese zu demselben Preise rechnen, ein viel geringeres Kapital herauskommt, als das, was ihm bezahlt worden ist.

Herr **Richter**: Nach meiner Ansicht ist das kein Gründergewinn. Graf Henckel hat die Königshütte vom Fiskus gekauft, und wenn er sie ein und ein halbes Jahr später mit Gewinn weiter verkauft, so kann ich das einen Gründergewinn nicht nennen. Es ist auch nicht außer Acht zu lassen, daß er die Laurahütte gleichzeitig in die Gesellschaft eingebracht hat.

Vorsitzender: Ich will nun denselben Preis rechnen, so kommen etwa 3 Millionen Thaler heraus, während er für 6 Millionen Thaler verkauft hat.

Herr **Meier**: Hat Graf Henckel einen bedeutenden Betrag der Aktien selbst übernommen?

Herr **Richter**: Nein; Graf Henckel hat seine Aktien sämmtlich zur Zeichnung auflegen lassen.

Graf Henckel und auch das Publikum waren später der Meinung, die Werke seien der Aktiengesellschaft viel zu wohlfeil überlassen worden. Ein oder zwei Jahre später würden dieselben ohne Zweifel viel höher bezahlt worden sein, denn die Königshütte hatte sich inzwischen durch den Aufschluß der Kohlengruben vortheilhaft entwickelt, die Laurahütte aber stand als gut situirtes Werk seit Jahrzehnten im besten Rufe. Die Werke wurden außerdem mit guten Eisenerzfeldern und einem günstigen Lieferungsvertrage auf die Dauer von 10 Jahren ausgestattet.

Herr **Stumm**: Ich glaube, darum handelt es sich nicht, sondern es handelt sich einfach um den Gewinn, der in dem heutigen Kapitalwerthe gegenüber den Selbstkosten steckt, und da würden zunächst die rund 3 Millionen Thlr. Ankaufswerth den 6 Millionen Thlr., wie sie in die Gesellschaft eingebracht wurden, gegenüberstehen. Nun frage ich aber: 1) welche Summen mögen wohl von Graf Henckel in die Königshütte hineingesteckt worden sein, bevor er sie in die Aktiengesellschaft eingebracht hat? und 2) steckt in den 6 Millionen Thlr. nicht auch Betriebskapital, welches in dem ursprünglichen Ankaufspreise der Königshütte nicht enthalten war, und in welchem Maße ist das der Fall?

Vorsitzender: Das Betriebskapital ist nicht gekauft worden, das ist richtig, denn die Material- und Produktenwerthe, die vorhanden waren, sind noch besonders bezahlt worden, die sind in diesem Ankaufspreise nicht enthalten, nicht wahr?

Herr **Richter**: Sie sind besonders bezahlt worden. Ich kann momentan nicht genau angeben, welches Kapital Graf Henckel während der Zeit seines Besitzes auf die Königshütte verwendet hat, es wird jedoch die Höhe von 1 000 000 ℳ. nicht erheblich übersteigen.

Herr **Stumm**: Und das Betriebskapital ist in dem Verkaufspreise der Königshütte von 1 300 000 Thlr. nicht eingerechnet gewesen?

(Wird verneint.)

Auch nicht in dem späteren Verkaufspreise von 6 000 000 Thlr.?

Herr **Richter:** Auch nicht. Die Materialien und Produkte wurden besonders bezahlt.

Vorsitzender: Auch bei Gründung der Aktiengesellschaft?

(Wird bejaht.)

Es kommt wesentlich darauf an, was man unter Gründergewinn versteht.

Herr **v. Schloer:** Wurde bei der Bildung der Aktiengesellschaft eine Unterscheidung gemacht zwischen den beiden Hüttenwerken der Laurahütte und der Königshütte, oder wurden diese beiden Werke zusammen um eine Pauschalsumme verkauft?

(Das Letztere wird bestätigt.)

Und diese Pauschalsumme war 6 000 000 Thlr. Wie groß war nun der Preis, den Graf Henckel v. Donnersmarck an den Staat für Königshütte bezahlt hat?

Herr **Richter:** Es waren 1 306 000 Thlr.

Herr **v. Schloer:** Und Sie sind der Ansicht, daß gerade das Werk, das Graf Henckel in die Aktiengesellschaft eingelegt hat, mehr werth war, als die Königshütte?

Herr **Richter:** Die Laurahütte war allerdings mehr werth, als die Königshütte. Sie war mit einer guten, in vollem Betriebe befindlichen Steinkohlengrube und mit guten Eisenerzfeldern ausgerüstet, während auf der Königshütte der Steinkohlenbergbau erst etablirt werden mußte. Es ist das letztere sehr rasch, energisch und glücklich ins Werk gesetzt und dadurch der Werth der Königshütte sehr erheblich gesteigert worden. Außerdem befanden wir uns auch in einer aufsteigenden Konjunktur und ich glaube nicht, daß von Gründergewinn die Rede sein kann, wenn Jemand die Konjunktur benutzt und seine Objekte zu einem den Zeitverhältnissen und dem Werthe angemessenen Preise verkauft.

Frage 8:

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Ich habe die Produktionskosten der ausländischen Werke auf eine Tabelle zusammen getragen. Sie stellen sich je nach den Distriften für englisches Roheisen auf 36—40 s. pro Tonne, für schottisches Roheisen auf 42—45 s., für Roheisen zur Bessemer-Stahlbereitung auf 54—58 s., für Walzeisen gewöhnlicher Qualität und Eisenschienen auf 5 Lstr., für Stahlschienen auf 5—5$^1/_2$ Lstr., ja bis 6 Lstr. pro Tonne, je nach der Lage der einzelnen Werke an den Küsten oder im Innern des Landes. Bessere Walzeisensorten, wie Staffordshireeisen 5$^1/_2$ Lstr. pro Tonne.

Tabelle 7.

Produktionskosten des Auslandes:

Englisches Roheisen . . .	36—40 s.
Schottisches Roheisen . . .	42—45 s.
Hematite-Eisen	54—58 s.
Walzeisen (gewöhnliche Qualität) und Eisenschienen .	5 Lstr.
Stahlschienen.	5—6 Lstr.
Bessere Walzeisensorten . .	5 Lstr. 10 s.

pro Tonne à 1 000 kg.

Oesterreich nach Schätzung:

Stahlschienen	16 M.
Bessemer-Roheisen	7 = 20 ₰

pro 100 kg.

Die Produktionskosten der österreichischen Werke kann ich nur schätzen und zwar die der Stahlschienen auf 16 M., das Bessemer-Roheisen auf 7 M. 20 ₰ pro 100 kg. Es ist mir nicht gelungen, von meinen Freunden in Oesterreich eine zuverlässige Auskunft über die dortigen Selbstkosten zu erlangen. Man hat auf meine Anfrage geantwortet, daß die deutsche Regierung eine Ermäßigung der österreichischen Eingangszölle intendire und daß man keine Mittheilungen machen wolle, welche diesem Zwecke dienen könnten.

Herr **Meier:** Haben Sie in den Erstehungskosten der englischen Werke ebenso Zinsen und Amortisation berechnet, wie Sie es bei Ihrem eigenen Werke gethan haben?

Herr **Richter:** Nein, die habe ich nicht berechnet, die sind auch meiner Ansicht nach nicht darin enthalten.

Herr **v. Schloer:** Sie haben wohl bei der Aufstellung der Produktionskosten bezüglich des in England erzeugten Eisens eine Unterscheidung der Produktion aus englischen Erzen gegenüber der Produktion aus eingeführten Erzen nicht ins Auge gefaßt?

Herr **Richter:** Ich habe die Selbstkosten nach diesen Gesichtspunkten nicht getrennt. Indessen wird dasjenige Roheisen, welches ich als englisches und schottisches bezeichnete, nur aus einheimischen, Bessemer-Roheisen dagegen theils aus in-, theils aus ausländischen Erzen zu Selbstkosten erzeugt, welche nicht wesentlich differiren.

b. Arbeiterverhältnisse.

Frage 1:

Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit, oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

Da die schlesischen Hütten und Gruben ihren Betrieb eingeschränkt haben, so ist Arbeitsmangel vorhanden. Jedenfalls ist das Arbeitsangebot größer als die Nachfrage. Ich verweise auf die Tabelle, welche bis zum Jahre 1873 zurückreicht und bis 1878 einen Rückgang der Arbeiterzahl von 5 125 auf 4 917 nachweist.

Tabelle 8.

Wir beschäftigten bei den Hüttenwerken:

im Jahre	1873	5 125 Arbeiter,
= =	1874	5 340 =
= =	1875	5 550 =
= =	1876	4 643 =
= =	1877	5 015 =
= =	1878	4 917 =

Die Gesammtzahl unserer Arbeiter betrug:

im Jahre	1873	8 187,
= =	1878	7 504.

Die hiernach geringe Abnahme in der Anzahl der Arbeiter findet ihren Grund in der Einführung der Stahl-Industrie.

Die Eisenerzeugung ist zurückgegangen.

Berechnung
des Verdienstes der Arbeiter pro 1871/72 bis 1877/78.
I. Bei den Hüttenwerken.
a. Hochofen, Kokerei und Gießerei.

Im Jahre	Königshütte					Laurahütte				
	Gesammtlöhne		Belegschaft	Verdienst pro Kopf und Jahr		Gesammtlöhne		Belegschaft	Verdienst pro Kopf und Jahr	
	M.	₰	Köpfe	M.	₰	M.	₰	Köpfe	M.	₰
1871/72 . . .	498 150	38	1 055	472	18	241 104	—	451	534	60
1872/73 . . .	596 839	31	1 018	586	28	294 314	—	490	600	64
1873/74 . . .	661 008	13	1 117	591	77	310 852	—	537	578	87
1874/75 . . .	620 223	97	1 115	556	25	312 420	—	561	556	90
1875/76 . . .	494 511	47	834	592	94	244 986	—	374	655	4
1876/77 . . .	428 314	57	748	572	61	243 772	—	457	533	42
1877/78 . . .	481 005	74	823	584	45	222 975	—	380	586	77
						Hochofen ohne Kokerei				
1869 . . .	—	—	—	—	—	128 270	—	248	516	39

b. Walz- und Puddelwerke inkl. Werkstätten.

Im Jahre	Königshütte Gesammtlöhne M.	₰	Belegschaft Köpfe	Verdienst pro Kopf und Jahr M.	₰	Laurahütte Gesammtlöhne M.	₰	Belegschaft Köpfe	Verdienst pro Kopf und Jahr M.	₰
1871/72 . . .	961 351	40	1 625	591	60	836 773	—	1 305	641	21
1872/73 . . .	1 248 055	2	1 761	708	72	964 559	—	1 348	715	55
1873/74 . . .	1 293 615	35	1 801	718	28	1 033 068	—	1 439	717	91
1874/75 . . .	1 332 613	41	1 814	734	62	1 029 587	—	1 445	712	52
1875/76 . . .	1 025 460	73	1 443	710	64	779 701	—	1·271	613	45
1876/77 . . .	1 027 492	61	1 610	638	19	756 934	—	1 172	645	85
1877/78 . . .	1 113 479	44	1 647	676	7	743 954	—	1 161	640	79
1869	—	--	—	—	--	699 358	—	1 216	575	13

II. Bei den Steinkohlengruben.

Im Jahre	Gräfin-Lauragrube.					Laurahüttengrube.				
	Gesammtlöhne.		Belegschaft. Köpfe.	Verdienst pro Kopf u. Jahr.		Gesammtlöhne.		Belegschaft. Köpfe.	Verdienst pro Kopf u. Jahr.	
	M.	₰		M.	₰	M.	₰		M.	₰
1869	—	—	—	—	—	601 917	96	832	723	46
1871/72 . . .	634 981	39	731	868	65	634 738	60	1052	603	36
1872/73 . . .	916 604	73	1035	885	61	729 342	20	1164	626	58
1873/74 . . .	1 293 912	38	1508	858	03	771 904	20	1168	660	87
1874/75 . . .	1 353 514	99	1623	833	96	704 013	21	1138	618	64
1875/76 . . .	1 152 669	57	1586	726	78	572 138	19	942	607	36
1876/77 . . .	835 056	16	1225	681	68	551 546	56	942	585	50
1877/78 . . .	814 683	24	1164	699	90	518 032	81	908	570	52

Vorsitzender: Ausschließlich bei den Hüttenwerken?

Herr **Richter**: Ja. Die Gesammtzahl unserer Arbeiter betrug 1873 8187, 1878 7504. Die verhältnißmäßig geringe Abnahme der Arbeiterzahl bei dem Hüttenwerke beruht darauf, daß wir in den letzten Jahren die Stahlindustrie eingeführt haben. Die Eisenindustrie ist natürlich zurückgegangen. Der Grund liegt in dem Wegfall des Bedarfs an eisernen Schienen, auf deren Fabrikation in Höhe von ca. 800 000 Ctr. wir eingerichtet waren, wir haben im Jahre 1872/73 auch effektiv soviel gemacht. Auf derselben Tabelle befindet sich für die Jahre 1871/72 bis 1877/78 der Gesammtverdienst der Arbeiterbelegschaft, der Verdienst pro Kopf und Jahr, gesondert für die Arbeiter der Hochöfen, Kokerei und Gießerei, der Walz- und Puddelwerke und der Reparaturwerkstätten. Eine gleiche Uebersicht habe ich über die Lohnverhältnisse unserer Arbeiter auf den Steinkohlengruben gegeben.

Vorsitzender: Sie haben also in der Tabelle zu gleicher Zeit außer der ersten Frage auch

Frage 2:

Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

und Frage 3:

Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

erörtert und erledigt.

Frage 4:

Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

Herr Richter: Nach meiner Ansicht können die Löhne nicht herabgesetzt werden, eine Erhöhung wird sehr begehrt und ist auch wünschenswerth.

Vorsitzender: Es dient zur Aufklärung für die Kommissionsmitglieder, wenn Sie angeben wollten, auf welche Weise Sie Ihre Löhnungen abhalten?

Herr Richter: Wir rechnen nach Monatsschluß mit den Arbeitern ab und zahlen im Laufe des Monats einmal Vorschuß, so daß die Leute von 14 zu 14 Tagen frisches Geld bekommen.

Vorsitzender: Regelmäßigen Vorschuß und ohne Verlangen der Leute?

Herr Richter: Ja.

Frage 5:

Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

Nothstand, Verkümmerung, Demoralisation und Diebstahl, letzterer gehört schon heute zu den alltäglichen Vorkommnissen.

Vorsitzender: Sie haben vielleicht die Güte mitzutheilen, in welcher Weise Sie Wohlfahrtseinrichtungen für die Leute hergerichtet haben.

Herr Richter: Wir haben Knappschaftskassen zur Unterstützung der Arbeiter in Erkrankungsfällen und bei eintretender Invalidität, so wie ihrer Hinterbliebenen. Wir unterhalten Fortbildungsschulen, unterstützen die Konsumvereine, überlassen den Arbeitern Terrain zu Erbauung von Wohnhäusern und geben ihnen Bauvorschüsse zu sehr günstigen Bedingungen in Betreff der Verzinsung und Rückzahlung. Demnächst haben die Mitglieder unseres Aufsichtsrathes einen außerordentlichen Unterstützungsfond in Höhe von 150 000 *M.* aus eignen Mitteln errichtet. Die Zinsen dieses Fonds kommen den hilfsbedürftigen Arbeitern beider Werke zu Gute, während die Zinsen einer älteren, der sogenannten Emilstiftung, lediglich an Arbeiter der Laurahütte vertheilt werden.

Vorsitzender: Kapital geben Sie den Leuten nicht zur Erbauung von Häusern als Geschenk?

Herr Richter: Nein, das thun wir nicht; meiner Ansicht nach ist die Gewährung eines kostenfreien Bauplatzes und ein Darlehen zu den Baukosten eine ausreichende Unterstützung.

Frage 6:

Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Die Lohnerhöhungen haben günstig gewirkt. Ausschreitungen in größerem Umfange habe ich nicht bemerkt, auch einen Rückgang der Moralität nicht wahrgenommen und bin der Meinung, daß höhere Löhne nur kultivirend wirken können.

Frage 7:

Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

Strikes sind sehr vereinzelt vorgekommen, in der letzten Zeit gar nicht mehr. Sozialdemokratische Agitationen fanden bei uns keinen Boden, hauptsächlich wohl deswegen, weil die Apostel, welche die Sozialdemokraten ausschickten, nicht polnisch sprechen und sich der Arbeiterbevölkerung nicht verständlich machen können.

Frage 8:

Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

Als konkurrirendes Ausland gilt für Schlesien hauptsächlich und durchweg England, in Stahlartikeln und Qualitätsroheisen auch Oesterreich. Die englischen Löhne sind ja bekanntlich höher als die unsrigen, die österreichischen in den slavischen Distrikten den unsrigen analog; die deutschen südlich gelegenen Distrikte kommen nicht in Betracht.

Frage 9:

Sind die Arbeitslöhne einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

Ich meine, daß höhere Löhne einer Ermäßigung fähiger sind, als niedrige. Man kann daher annehmen, daß die englischen Löhne noch weitere Ermäßigungen erfahren werden.

c. Frachten.

Frage 1:

Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

Ich habe die Frachten nach den Hauptplätzen unseres Absatzgebietes in einer Tabelle aufgestellt, die ich hiermit überreiche.

Tabelle 9.

Frachtsätze
für Sendungen in Waggonladungen
von
Königs- und Laurahütte
ab Königshütte
nach:

	a. Walzeisen. ₰	b. Roheisen. ₰
Berlin	192	136
Breslau	72	52
Bromberg	154	116
Danzig	190	—
Dirschau	190	157
Elbing	204	169
Frankfurt a. O.	165	118
Görlitz	135	100
Königsberg i. Pr.	232	200
Magdeburg	228	166
Stettin	168	143
Thorn	144	114
Chemnitz	211	154
Dresden	172	130
Leipzig	201	147
Löbau	148	109
Radeberg	169	126

nach:

Warschau . . 16 ₰ u. 41,2 Kop. 12 ₰ u. 41,2 Kop.

Für Eisenbahnschienen beträgt der Frachtsatz bei vollständiger Ausnutzung der Waggons 10 ₰ + 36,12 Kop.

Vorsitzender: Nach dieser Nachweisung geht Ihr Absatzgebiet mit Ausnahme von Polen kaum aus Deutschland heraus. Nach Oesterreich setzen Sie gar nichts ab?

(Wird bestätigt.)

Es erstreckt sich also bis Bromberg, Danzig, Dirschau, Elbing, Königsberg, auf der andern Seite Stettin, dann Chemnitz, Dresden, Leipzig, Löbau, Radeberg, in der Richtung nach Berlin, Frankfurt a. O. und Berlin. Das sind die Grenzen Ihres Absatzgebietes überhaupt?

(Wird bestätigt.)

Außerdem also über die polnische Grenze nach Polen resp. Rußland.

Frage 2:

Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Herr **Richter**: Darüber habe ich nichts besonderes anzuführen.

Vorsitzender: Beschwerden haben haben Sie nicht zu erheben?

Herr **Richter**: Nein.

Frage 3:

Genießt das Ausland billigere Frachten, als Sie, und in welcher Weise macht sich dies geltend?

Das Ausland ist in den Frachtverhältnissen bevorzugt, einmal beim Transport seiner Rohmaterialien zur Erzeugung von Eisen und Stahl, zum andernmal beim Versandt seiner Produkte. Ich habe in einer Tabelle die Frachten von englischen Häfen nach Deutschland und von den letzteren nach dem Binnenlande aufgestellt, die ich hiermit überreiche.

Tabelle 10.

Tabelle

der Frachten von englischen Häfen nach deutschen und von letzteren nach dem Binnenlande.

Middlesborough—Stettin—Danzig—Königsberg:

Roheisen . . . 6 s pro Tonne = 0,60 ℳ pro 100 kg
Stabeisen . . . 7 s " " = 0,70 " " 100 "
inkl. Assekuranz.

Von Glasgow—Leith
nach diesen Häfen (inkl. Vorfracht von den schottischen Werken nach dem Abladeplatz Leith)
$6\frac{1}{2}$—8 s pro Tonne = 0,65—0,80 ℳ pro 100 kg.

Frachten von Stettin nach dem Binnenlande pro 100 kg inkl aller Kosten:

	ℳ per Bahn:
Berlin (per Wasser 0,30 ℳ)	0,40
Bautzen	1,17
Breslau	1,10
Bunzlau	1,01
Chemnitz	1,20
Cottbus	0,80
Dresden	1,12
Dziedzitz	1,70
Gaßen (per Schiff 0,64 ℳ)	0,81
Gleiwitz	1,40
Görlitz	1,01
Hainau	1,02
Halbau	0,89
Königshütte	1,53
Lauchhammer	1,07
Laurahütte	1,53
Leipzig	1,07
Liegnitz	1,04
Malapane	1,47
Malmitz	0,90
Muskau	0,97
Neusalz	0,82
Nicolai	1,57
Oberleschen	0,93
Pirna	1,16
Ratibor	1,47
Reichenberg	1,28
Reisicht (Kotzenau)	0,99
Sagan	0,87
Schweidnitz	1,21
Siegersdorf (Lorenzdorf)	0,98
Sprottau	0,99
Waldenburg	1,24
Waltersdorf-Primkenau	1,00
Zwickau	1,34

Es geht aus dieser Tabelle, sowie aus einer zweiten, welche zum Vergleich die Frachten für englische und schlesische Fabrikate nach bestimmten Orten hin enthält, hervor, daß die Engländer vermöge ihrer günstigen Frachtverhältnisse bis ins Herz Deutschlands, in Roheisen sogar bis nach Schlesien, bis vor unsere Thür mit uns erfolgreich konkurriren können. Die schlesische Industrie ist in einer besonders ungünstigen Lage, weil wir die russische und österreichische Grenze außerordentlich nahe haben und weil unser ganzer Absatz, soweit er nicht die Grenzen überschreiten soll, nur eine Richtung, nämlich die nach Westen haben kann und dort begegnet uns die englische und die rheinisch-westfälische Konkurrenz. Wir haben keine anderen Transportwege, als die Eisenbahnen, denn die Oder ist nur kurze Zeit im Jahre und mit Sicherheit nur von Breslau aus schiffbar.

Tabelle 10a.

Vergleichende Frachten für ausländisches und schlesisches Fabrikat.

a) Roheisen.	von Stettin pro 100 kg	von Königshütte pro 100 kg
nach Berlin	0,30 ℳ W. 0,40 " B.	1,36 ℳ
" Cottbus	0,80 "	1,12 "
" Dresden	1,12 "	1,30 "
" Lauchhammer	1,07 "	1,26 "
" Leipzig	1,07 "	1,47 "
" Posen	0,71 "	0,84 "
	von Middlesborough pro 100 kg	**von Königshütte pro 100 kg**
nach Königsberg	0,60 ℳ	2,00 ℳ
" Danzig	0,60 "	1,57 "
" Stettin	0,60 "	1,43 "

b) Walzeisen.	von Middlesborough pro 100 kg	von Königshütte pro 100 kg
nach Königsberg	0,70 ℳ	2, 2 ℳ
" Danzig	0,70 "	1,90 "
" Stettin	0,70 "	1,68 "

Frage 4:

Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

Dazu habe ich nichts besonderes anzuführen. Zur Beurtheilung der Frachtverhältnisse möchte ich mir erlauben, noch nachträglich den Tarif der Oberschlesischen schmalspurigen Bahn zu überreichen, welche den Transport zwischen den Hütten und Gruben vermittelt.

Tabelle 10b.

Tarif für Beförderung auf der Oberschlesischen Zweigbahn.

Bei einer Entfernung von Kilometer.	Pro 50 kg Pfennige Reichswähr.	Bei einer Entfernung von Kilometer.	Pro 50 kg Pfennige Reichswähr.
1	1,6	16	6,6
2	2,0	17	7,0
3	2,3	18	7,3
4	2,6	19	7,6
5	3,0	20	8,0
6	3,3	21	8,3
7	3,6	22	8,6
8	4,0	23	9,0
9	4,3	24	9,3
10	4,6	25	9,6
11	5,0	26	10,0
12	5,3	27	10,3
13	5,6	28	10,6
14	6,0	29	11,0
15	6,3	30	11,3

und nach derselben Skala weitersteigend.

d. Verkaufspreise.

Frage 1:

Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte?

Unsere gegenwärtigen Verkaufspreise und zwar die Grundpreise sind auf der Tabelle verzeichnet, die ich mit einer Skala für Walzeisen und einer dergleichen für Blech überreiche.

Tabelle 11.

Verkaufspreise der Königs- und Laurahütte im November 1878.

	M.
Für Roheisen zur Gießerei	6,20
= bessere Qualität zur Stahlbereitung	7,00
= ordinäres Stabeisen	10,50
= Grubenschienen- und Façoneisen	11,00—12,00
= feines Stabeisen	11,50—14,00
= Eisenbleche, je nach Qualität und Dimension	16,00—20,00
= Bahnschienen in Eisen	14,00—15,00
= Bahnschienen in Stahl	15,00—16,50

Hierzu eine Skala für Walzeisen.
= = = = Bleche.

Gemeinsame Ueberpreisskala für sämmtliche Oberschlesische Walzwerke,

vereinbart in der Plenar-Versammlung vom 15. September 1877 zu Kattowitz.

A. Stabeisen.	Ueberpreis M.	₰
a. Flacheisen		
von 20—130 mm Breite und 6—40 mm Stärke	—	—
von über 130—160 = = = = = =	1	—
= = 160—230 = = = = = =	2	—
= = 230—300 = = = 10—20 = =	3	—
= = = = Breite unter 10 = =	4	—
= = 300—350 = = und 10—20 = =	4	—
= = = = = unter 10 = =	5	—
von 13—18 = Breite und 6—10 = =	1	50
= = = = über 10 = =	1	—
Schlossereisen		
in Bunden à 25 kg 6 7 8r.	0	50
9—14r.	1	—
15 u. 16r.	2	—
b. Quadrateisen		
von 5 bis unter 6 mm	6	—
= 6 = = 8 =	4	50
= 8 = = 10 =	3	—
= 10 = = 12 =	2	—
= 12 = = 14 =	1	—
= 14 = = 16 =	0	50
= 16 = = 80 =	0	—
von über 80 mm bis 100 mm bis 350 kg schwer	1	—
= = 100 = = 120 = = 400 = =	3	—
= = 120 = = 130 = = 450 = =	6	—
= = 130 = = 155 = = 550 = =	8	—
c. Rundeisen		
4 mm	8	—
von 5 = bis unter 6 mm	5	—
= 6 = = = 8 =	4	—
= 8 = = = 10 =	3	—
= 10 = = = 12 =	2	—
= 12 = = = 14 =	1	—
= 14 = = = 16 =	0	50
= 16 = = = 80 =	0	—
von über 80 mm bis 100 mm bis 350 kg schwer	1	—
= = 100 = = 120 = = 400 = =	3	—
= = 120 = = 130 = = 450 = =	6	—
= = 130 = = 155 = = 500 = =	8	—
= = 155 = = 180 = = 600 = =	12	—
= = 180 = = 200 = = 700 = =	15	—
d. Bandeisen		
von 26 bis 80 mm Breite unter 6 bis 3¹/₄ mm Stärke	2	—
= = = = = = = 3¹/₄ = 2 = =	3	—
= = = = = = = 2 = 1¹/₂ = =	4	—
= 26 bis 56 = = = 1¹/₂ = 1¹/₄ = =	5	—
= 26 = 40 = = = 1¹/₄ = 1 = =	6	—
= = = = = = = 1 = 0,9 = =	8	—
= = = = = = = 0,9 = 0,8 = =	9	—
von über 80 bis 105 mm Breite unter 6 bis 3¹/₄ mm Stärke	3	—
= = = = = = = 3¹/₄ = 2 = =	4	—
= = = = = = = 2 = 1¹/₂ = =	5	—

	Ueberpreis M.	₰
von über 105 bis 130 mm Breite unter 6 bis $3\frac{1}{4}$ mm Stärke	4	—
= = = = = = = = $3\frac{1}{4}$ = 2 = =	5	—
= = = = = = = = 2 = $1\frac{1}{2}$ = =	6	—
= = 130 bis 155 = = = 6 = $3\frac{1}{4}$ = =	5	—
= = = = = = = = $3\frac{1}{4}$ = 2 = =	6	—
= = = = = = = = 2 = $1\frac{1}{2}$ = =	8	—
von über 18 bis unter 26 mm Breite unter 6 bis $3\frac{1}{4}$ mm St.	3	—
= = = = = = = = = $3\frac{1}{4}$ = 2 = =	4	—
= = = = = = = = = 2 = $1\frac{1}{2}$ = =	5	—
= = = = = = = = = $1\frac{1}{2}$ = $1\frac{1}{4}$ = =	6	—
= = = = = = = = = $1\frac{1}{4}$ = 1 = =	7	—
= = = = = = = = = 1 = 0,9 = =	9	—
= = = = = = = = = 0,9 = 0,8 = =	10	—
von 13 bis 18 mm Breite unter 6 bis $3\frac{1}{4}$ mm Stärke	5	—
= = = = = = = $3\frac{1}{4}$ = 2 = =	6	—
= = = = = = = 2 = $1\frac{1}{2}$ = =	7	—
= = = = = = = $1\frac{1}{2}$ = $1\frac{1}{4}$ = =	8	—
= = = = = = = $1\frac{1}{4}$ = 1 = =	9	—
= = = = = = = 1 = 0,9 = =	11	—
= = = = = = = 0,9 = 0,7 = =	12	—

Façoneisen.

Winkeleisen stumpf (abgerundet)

	M.	₰
von 45—80 mm Schenkelbreite 6 mm u. darüber stark	1	—
v. über 80—105 = = = = = =	1	50
= = 105—130 = = = = = =	3	—

Für Winkeleisen in vorstehenden Breiten, welches schwächer als 6 mm verlangt wird, tritt der für die analoge Stärke bei Bandeisen maßgebende Ueberpreis hinzu.

	M.	₰
von 26 bis unter 45 mm Schenkelbreite 6 mm und darüber stark	2	—
unter 6 bis 5 mm	3	—
= 5 = 4	3	50
= 4 = 3	4	50

Winkeleisen von 45 bis 130 mm Schenkelbreite wird bis 8 m, Winkeleisen von 26 bis unter 45 mm Schenkelbreite wird bis 6 m Länge ohne Preiserhöhung geliefert.

Für jeden Meter Mehrlänge werden 50 ₰ pro 100 kg über angegebene Preise berechnet.

Scharfkantiges Winkeleisen durch alle Positionen 1 M. höher als stumpfes.

B. Bleche.

	M.	₰
Eisenbleche in Koksroheisen-Qualität rechtwinklig beschnitten:		
von 26 mm abwärts bis 4 mm stark, nicht über 1 650 mm breit, bis zum Gewicht von 300 kg pro Stück	0	—
unter 4 mm abwärts bis 2 mm stark, nicht über 1 260 mm breit	1	—
unter 2 mm abwärts bis $1\frac{1}{2}$ mm stark, nicht über 1 260 mm breit	3	—
für runde oder nach Schablone beschnittene Bleche gegen obige Preise mehr	2	—

	M.	₰
für Bleche im Gewicht pro Stück von über:		
300—350 kg gegen obige Preise mehr . .	2	—
350—400 = = = = = . .	3	—
400—450 = = = = = . .	5	—
450—500 = = = = = . .	8	—
500—550 = = = = = . .	12	—
550—600 = = = = = . .	17	—
600—650 = = = = = . .	23	—
650—700 = = = = = . .	30	—
für gute Qualität zu Kesseln gegen obige Preise mehr	2	—
= beste Qualität = = = =	5	—
= best-best Qualität = = = =	6	—
= Lowmoore Qualität = = = =	12	—
= gerippte Bleche von 5 mm exkl. Rippe bis 13 mm stark, gegen obige Preise mehr	2	—

Bemerkungen.

1. Flacheisen von 13 bis 18 mm breit, Rund- und Quadrateisen von 5 bis 13 mm stark, Bandeisen in allen Dimensionen, sowie Schlossereisen wird ohne Preiserhöhung in Bunden, sämmtliches andere Eisen offen, im Allgemeinen in Längen von 5 bis 6 m, geliefert.
2. Für Ueberlänge und für Längen unter 1 m bleibt besondere Preisvereinbarung vorbehalten.
3. Den umstehenden Preisen wird zugeschlagen:

	M.	₰
a) für Eisen in bestimmten Längen	—	50
b) = Binden von offen notirtem Eisen	—	50
c) = Rund- und Quadrateisen von 80 bis 155 resp. 200 mm Stärke in größeren Gewichten pro Stück, als umstehend angegeben,		
für ein Mehrgewicht bis 50 kg . .	1	—
von über 50 = 100 = . .	2	—
= = 100 = 150 = . .	4	—
= = 150 = 200 = . .	6	—
= = 200 = 250 = . .	9	—
d) = Hufstabeisen-Qualität	1	—
e) = Niet- und Muttereisen-Qualität	2	—
f) = best und Feinkorn-	3	—
g) = best-best	4	—

Vorsitzender: Gießerei-Roheisen fabriziren Sie vollständig selbst, oder kaufen Sie auch solches?

Herr **Richter:** Wir erzeugen unser Gießerei-Roheisen vollständig selbst und fabriziren ca. 80 000 Ctr. Gußwaaren.

Vorsitzender: Verkaufen Sie auch fertige Gießereiwaaren?

Herr **Richter:** Nicht erheblich. Unsere Gußwaaren dienen größtentheils zur Erhaltung unserer eigenen Werke und zu Bauausführungen auf denselben.

Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Ganz ähnlich, wir auf den unsrigen. Puddling-Roheisen, welches wir nicht verkaufen, steht gegenwärtig auf 51 bis 52 M. pro Tonne.

Frage 3:

Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

Dazu überreiche ich eine Tabelle, in welcher die Durchschnittsverkaufspreise unserer Waaren seit 1871/72 bis 1877/78 und vom 1. Juli bis ult. Oktober 1878 verzeichnet sind. Die einzelnen Artikel sind derartig spezialisirt, wie in den Selbstkostentabellen, so daß ein Vergleich leicht möglich ist.

Tabelle 12.

Uebersicht über die Durchschnitts-Verkaufspreise der Königs- und Laurahütte pro 1871/72 bis inkl. 1877/78.

	Walzeisen-Fabrikate.				Bessemer-Stahl-Fabrikate	
	Diverses Handels- und Façoneisen	Feineisen	Eisenbleche	Eisenbahnschienen	Eisenbahnschienen	Bandagen
	M.	M.	M.	M.	M.	M.
1871/72	21,18	22,75	27,14	20,22	—	—
1872/73	27,75	29,60	38,05	24,77	—	—
1873/74	23,71	24,64	35,44	26,91	33,00	—
1874/75	19,58	20,86	25,75	22,68	26,28	28,81
1875/76	14,78	17,19	20,99	15,50	22,47	28,65
1876/77	13,05	14,90	18,98	13,66	16,33	21,81
1877/78	11,72	13,56	17,58	14,43	16,48	28,28
Von Juli bis ultimo Oktober 1878	11,10	13,10	17,33	14,17	15,30	19,94

Roheisenverkaufspreise in Oberschlesien von 1869 bis 1878.

1869	780 ₰	1874	805 ₰
1870	770 =	1875	760 =
1871	830 =	1876	580 =
1872	1040 =	1877	580 =
1873	1410 =	1878	535 =

Frage 4:

Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Wir stellen für die Großhändler billigere Preise und zwar deswegen, weil sie gewöhnlich besser spezifiziren und in Betreff ihrer Zahlungsfähigkeit größere Sicherheit bieten. Nach dem Auslande verkaufen wir nun Schienen wohlfeiler, jedoch nur dann, wenn Mangel an inländischen Aufträgen vorhanden ist.

Vorsitzender: Das ist zu gleicher Zeit die Beantwortung der Frage 5:

Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

Frage 6:

Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

Herr **Richter**: Ich erlaube mir den letzten Preiskurant von Seebeck u. Co. in London zu überreichen. Er datirt vom 1. November cr. und ich habe dazu nur zu bemerken, daß bei direkten Bezügen von den Werken noch um 5 pCt. billiger anzukommen ist.

Tabelle 13.

Eisen-Preis-Kurant von Seebeck und Komp.

18 u. 19 Fenchurch Street, E.C.,

London, 1. November 1878.

	Preise.	Pro		Diskonto für Baarzahlung.
Schienen. Vignole Sektionen kontinentaler Bahnen;		Ton		
Nord-England	5 Lstr. bis 5 Lstr. 5 s.	„	f. a. b. Middlesbro'	Netto komptant. Kommission extra.
Wales	5 = = 5 = 5 =	„	= Cardiff od. Newport	
Doppelköpfige 65 Pfd. bis 80 Pfd. pro Yard	5 Lstr.	„	= = =	
Contractor, leichte Sektionen, 14 Pfd. bis 30 Pfd. pro Yard	5 Lstr. 15 s. bis 6 Lstr.	„	= = =	
Bessemer Stahlschienen.				
Wales	5 = 15 = = 6 =	„	= Cardiff, Newport oder Swansea	Netto komptant. Kommission extra.
Yorkshire	5 = 15 = = 6 =	„	= Liverpool, Hull oder London	
Lancashire und Cumberland .	5 = 15 = = 6 =	„	= Liverpool, Barrow oder Whitehaven	
		„		

	Preise.	Pro		Diskonto für Baarzahlung.
Stangeneisen. Beste Staffordshire-Brände	7 Lstr. 5 s. bis 8 Lstr. 5 s	Ton	f.a.b. Hull od. Liverpool	
= Nord-England	5 = 5 = = 5 = 10 =	„	= Newcastle oder Middlesborough	
= Wales	5 = 5 = 10 =	„	= Cardiff od. Newport	
= Schottische	6 = 6 = 10 =	„	= Glasgow	Disconto 2½ bis 3 pCt. Kommission extra.
Bandeisen. Staffordshire Qualität	7 = 10 = = 8 = 15 =	„	= Hull od. Liverpool	
Nageleisen. Staffordshire Fabrikat	6 = 15 = = 7 = 5 =	„	= Liverpool od. Hull	
Wales Fabrikat	—	„	= Cardiff od. Newport	
Eisenbleche. Staffordshire Qualität	8 = 5 = = 10 = 5 =	„	= Liverpool od. Hull	
Platten. Kesselplatten, Staffordshire Qualität	8 = 15 = = 10 = 5 =	„	= = =	
Schiffs- und Brückenplatten, Nord-England Qualität	6 = = 6 = 5 =	„	= Newcastle, Stockton od. Hartlepool	
Winkeleisen	5 = 10 = = 5 = 15 =	„	= = =	
T-Eisen	7 = 5 = = 8 =	„	= = =	
Schottisch Roheisen. Gemischte Nummern 3/5 Nr. I. und 2/5 Nr. III. Warrants gegen Kassa	44 s.	„	= Glasgow	
= = gegen 1 Monat Empfangszeit	—	„	= =	
= = = 3 = =	44 s. 6 d.	„	= =	
Gartsherrie Nr. I. 51 s. Nr. III.	47 = 6 =	„	= =	
Coltneß = 52 = 6 d. =	47 = 6 =	„	= =	
Summerlee = 49 = 6 = =	46 =	„	= =	
Langloan = 52 = 9 = =	48 = 6 =	„	= =	Netto komptant. Kommission extra.
Carnbroe = 45 = =	43 = 6 =	„	= =	
Clyde = 49 = 6 = =	43 = 6 =	„	= =	
Monkland = 45 = =	43 =	„	= =	
Calder = 51 = 9 = =	43 = 6 =	„	= Dundas	
Glengarnock = 47 = 6 = =	44 = 6 =	„	= Ardrossan	
Carron = 60 = =	57 = 6 =	„	= Grangemouth	
Kinneil = — =	50 =	„	= Bo'neß	
Shotts = 52 = =	50 =	„	= Glasgow or Leith	
Cleveland-Roheisen, Beste Brände: Clarence, Cleveland, S. B. Yorkshire, Clay Lane, B. S. Newport, Acklam, Ayresome, G. W. L. u. C., Ferry Hill, Linthorpe 2c. 2c.				
Nr. 1	40 = 6 =	„	= Tees	
= 2	—	„	= =	
= 3	37 =	„	= =	
= 4 Foundry	37 =	„	= =	Netto komptant. Kommission extra.
= 4 Forge	37 =	„	= =	
Mottled	36 = 6 =	„	= =	
Weiß	35 = 6 =	„	= =	
Hematite-Roheisen. Beste Brände: Cleator, West-Cumberland, Workington, Harrington, Solway, Maryport, Askam, Moß Bay 2c. 2c.:				
Nr. I.	56 s. bis 62 s. 6 d.	„	= Westküste	Diskonto 2½ pCt. Kommission extra.
= II.	55 = = 61 = 6 =	„	= =	
= III.	54 = = 60 =	„	= =	
grey forge, mottled oder weiß	—	„	= =	
Gußeiserne Röhren. 1½ bis 2½" Durchmesser	5 Lstr. bis 5 Lstr. 5 s.	„	f. a. b. Glasgow, Leith, Middlesborough od. Newcastle	Netto komptant. Kommission extra.
3 = 5 =	4 = 10 s. = 4 = 15 =	„		
6 = 8 =	4 = 9 = = 4 = 12/6.	„		
10 = 16 =	4 = 7/6 = = 4 = 10 =	„		
18 = 24 =	4 = 5 = = 5 =	„		
Irreguläre Röhren 3 Lstr. 10 s. pro Ton extra.				
Scrap-Eisen. Schweres	55 s.	„	Ex ship London	Netto komptant. Kommiss. extra.
Leichtes	45 =	„	= =	

Galvanisirte Eisenbleche, schmiedeiserne Kessel und Gasröhren, Anker und Ketten, Schiffsknieeisen, schmiedeiserne Träger, Lokomotiv- und Eisenbahnwagen-Axen und Räder, Schmiedestücke, Träger, Eisen, eiserne Nägel, Telegraphendraht und Eisendraht 2c. 2c., nach besonderen Preislisten.

Schwedisches und belgisches Stabeisen, schwedisches Roheisen und Spiegeleisen, deutsches Spiegeleisen 2c. 2c.

Seebeck und Comp.

Vorsitzender: Das sind die Preise loko der Werke?

Herr **Richter**: Der Preiskurant weist nach, daß die Preise loko Hafen frei ab Bord gelten.

Frage 7:

Verkauft das Ausland für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt, und in welchem Verhältniß und aus welchen Gründen geschieht dies?

Jedenfalls wird das Ausland das Geschäft so handhaben, wie wir: Wenn es Mangel an Aufträgen hat, so wird es nach Außen zu jedem Preise verkaufen, besonders wenn es darauf ankommt, die Industrie eines Landes zu unterdrücken.

e. Kreditverhältnisse.

Frage 1:

Finden die Werke Ihres Distriktes Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Die schlesischen Werke sind größtentheils in gut arrangirten finanziellen Verhältnissen, und nur wenige sind genöthigt, auf Kredit Anspruch zu machen.

Frage 2:

Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

Diejenigen, welche Geld brauchen, bekommen es nicht unter 6 bis 7 pCt.

Frage 3.

Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch, und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde?

Wir nehmen gar keinen Kredit in Anspruch, wir bezahlen am Monatsschluß baar und verkaufen gegen 3 Monat Ziel. Bei den Händlern in Walzeisen lassen wir unsere Fakturenbeträge per 3 Monat acceptiren, bei den Eisenbahnen ist ein Blankokredit üblich, je nach Umständen bis zu 3 Monaten, im Auslande länger.

Frage 4:

Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt?

Ich habe einen Einfluß von Belang nicht wahrgenommen.

Frage 5:

Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

Die Geld- und Kreditverhältnisse im konkurrirenden Auslande sind günstigere, als in Deutschland. England hat gewöhnlich einen Zinsfuß von 2—3 pCt., Frankreich und Belgien 3—4 pCt., Englands große Kapitalmacht ist eine Hauptstütze seiner Industrie, sie muß jede unter sonst gleichen Produktionsbedingungen arbeitende Konkurrenz besiegen.

f. Einfluß der Gesetzgebung.

Frage 1:

In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?

Frage 2:

Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung u. s. w.?

Hier muß ich auf die Besteuerung hinweisen, die sehr drückend ist für die Arbeiter sowohl als für die Beamten. Die letzteren bezahlen in Königshütte 10—12 pCt. ihrer Einnahme an Steuern. Außerdem sind wir ja doch gesetzlich gehalten, für die Arbeiter mehr zu thun, als die Industriellen anderer Länder; wir machen Zuschüsse zu den Knappschaftskassen, stehen unter dem Haftpflichtgesetze und bezahlen eine hohe Bergwerkssteuer, und zwar vom Bruttowerthe unserer Bergwerksprodukte. Was die Gewerbeordnung anlangt, so möchte ich dahin plaidiren, daß man das Schankgewerbe möglichst einschränkt. Bei uns in Königshütte sind über 300 Schankwirthschaften, und es ist ja selbstverständlich, daß der polnische Arbeiter, der einen gewissen Hang zum Trunke hat, zur Liederlichkeit verführt wird.

g. Allgemeine Lage.

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Nein, unsere Eisenindustrie-Unternehmungen sind zur Zeit nicht vollauf beschäftigt. Es sind in Schlesien von 53 Hochöfen zur Zeit nur 26 im Betriebe, von 366 Puddelöfen 285. Besonders zu bemerken wäre, daß einzelne Werke vollständig kalt gelegt sind, beispielsweise die Gutehoffnungshütte, Pielahütte, Moritzhütte, Hohenlohehütte, ein großes neu erbautes Etablissement, das Borsigwerk, ist sehr schwach beschäftigt.

Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen sie?

Die meisten schlesischen Werke erzielen gegenwärtig gar keine, einzelne eine sehr kleine Rentabilität, die unsrigen haben seit einigen Jahren große Unterbilanzen aufzuweisen.

Herr **Stumm**: Es ist nur für uns nicht ganz leicht, die Rentabilität Ihrer Werke zu berechnen auf Grund der Mittheilungen, die uns bei den Selbstkosten gemacht sind. Ich bin flüchtig die Tabelle durchgegangen und habe gesehen, daß die Verzinsung und Amortisation überall Platz greift, wie der Herr Sachverständige ja bereits mitgetheilt hat. Nun kann man die Rechnung allerdings klar stellen, indem man daraus die Selbstkosten berechnet ohne Verzinsung und Amortisation, es ist das aber eine ziemlich komplizirte Arbeit, weil bei allen den einzelnen Selbstkostenaufstellungen, also für Kohlen, Erze, Roheisen, Stabeisen 2c., überall Zinsen und Amortisation vorkommen. Haben Sie nicht eine Berechnung darüber gemacht, wie sich die Fertigfabrikate, für die Sie uns die Verkaufspreise vorhin mitgetheilt haben, direkt ohne Zinsen und Amortisation stellen?

Herr **Richter**: Ich habe diese Rechnung nur zum Zweck der Enquete aufgestellt.

Es sind beispielsweise — wie auch bei näherem Studium der Tabellen zu ersehen ist — die Kohlen den Eisenwerken nicht zu dem Preise angerechnet worden, welcher sich mit Hinzufügung der Amortisations- und Verzinsungsquote ergibt, sondern zum Marktpreise mit einem Nachlaß von 10 pCt.; desgleichen ist das Roheisen, welches zur weiteren Verarbeitung in die Walzwerke überging, sowie die Zwischenprodukte des Walzwerks mit derartigen Kosten nicht belastet; es ist daher nicht so schwierig, aus der Differenz zwischen dem Verkaufspreise und den Selbstkosten den Ertrag resp. den Verlust zu konstatiren.

Herr **Stumm**: Die Selbstkosten von Walzwerkprodukten würden dadurch festzustellen sein, daß man die für die Amortisation und Verzinsung in den Kolonnen enthaltenen Beträge einfach von der Gesammtsumme abzieht?

Herr **Richter**: Man dividirt die Gesammtsummen, welche für Verzinsung des Anlage- und Betriebskapitals und

für Amortisation aufzubringen sind, durch die Walzwerkproduktion, und erhält sodann 2,15 ℳ pro 100 kg. Wir haben also, da wir den Selbstkosten der Kohlen, des Roheisens und der sonstigen Zwischenprodukte eine Amortisations- und Verzinsungsquote nicht anrechneten, zu den Produktionskosten der Walzwerkprodukte durchweg 2,15 ℳ pro 100 kg hinzuzufügen, um die Selbstkosten zu ermitteln — was ich Selbstkosten nenne — i. e. Produktionskosten plus Amortisation und einer 5prozentigen Verzinsung des Anlage- und Betriebskapitals.

Herr **Meier**: Gewissermaßen hat sich das, was ich fragen wollte, durch die letzte Antwort erledigt. Ich wollte fragen, nach welchem Maßstabe Ihre Unterbilanz bemessen ist; ob sie nach dem Maßstabe mit Zurechnung von 4 pCt. Amortisation und 5 pCt. Zinsen oder ohne diese?

Herr **Richter**: Ohne diese. Die hierher gehörige Tabelle enthält den Gewinn- resp. Verlust unserer Hüttenwerke seit 1871/72 bis 1877/78. Ich bemerke, daß die aufgeführten Beträge diejenigen sind, welche nach den erfolgten Abschreibungen übrig bleiben; es sind also die Nettoerträge. Die Verluste der letzten 3 Jahre belaufen sich auf zusammen 1 887 490 ℳ

Tabelle 14.

Gewinn (nach den Abschreibungen).

Jahr	Gewinn.		Verlust.		Saldo-Gewinn	
	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
1871/72	1 289 051	—	—	—		
1872/73	4 319 332	—	—	—		
1873/74	2 894 367	—	—	—		
1874/75	936 240	—	—	—		
1875/76	—	—	789 191	—		
1876/77	—	—	601 947	—		
1877/78	—	—	496 352	—		
	9 438 990	—	1 887 490	—	7 551 500	

Die Hüttenwerke haben im Durchschnitt von 7 Jahren ein Anlage- und Betriebskapital von 17 811 000 ℳ besessen und einen Gewinn von zusammen 7 551 500 ℳ erzielt, das sind 42,42 pCt. oder pro Jahr 6,6 pCt. Zinsen.

In dem Hüttenwerke war im Durchschnitt der letzten sieben Jahre ein Anlage- und Betriebskapital von 17 811 000 ℳ engagirt, welches einen Gewinn von durchschnittlich 66 pCt. pro Jahr ergab. Nun muß ich aber bemerken, daß hierbei die sehr günstigen Jahre 1871/72, 1872/73 und 1873/74 figuriren, und daß wir wohl auf einen ähnlichen Aufschwung in der Eisenindustrie nicht wieder rechnen dürfen.

Vorsitzender: Frage 3:

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 ent- entwickelt?

hat sich durch die Nachweisungen erledigt.

Frage 4:

Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Herr **Richter**: Ja, die deutsche Industrie kann entschieden mehr erzeugen, als der deutsche Markt gegenwärtig aufnimmt. Die Gründe hierfür sind die Verminderung des Eisenbahnbaues und die Einführung des Stahls als Hauptmaterial für die Bahnen. Aber das konkurrirende Ausland leidet meiner Ansicht nach an einer viel höheren Ueberproduktion als Deutschland. Deswegen müssen wir unsere Grenzen schließen, denn das Ausland ist in der gleichen Gefahr und strebt danach, sich unseres heimischen Marktes zu bemächtigen und unsere Industrie zu unterdrücken.

Vorsitzender:

II.

Wirkung der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markte.

Frage 1:

Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar, oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Herr **Richter**: Ja, die Konkurrenz des Auslandes macht sich auf unserem Absatzgebiete sehr fühlbar, in Gießereiroheisen durchweg, desgl. in Bahnschienen, in Walzeisen und Blechen durch den Druck auf die Ostseeprovinzen und das nördliche Deutschland. Die Folge davon ist ein allgemeiner Rückgang der Preise. Wenn gegenwärtig nicht sehr erhebliche Quantitäten von Blechen und Walzeisen importirt werden, so hat dies darin seinen Grund, daß wir weit unter unseren Selbstkosten verkaufen.

Vorsitzender: Von der inländischen Konkurrenz haben Sie jetzt nicht gesprochen, während Sie vorhin andeuteten, daß namentlich in der Gegend von Berlin, vielleicht nach Schlesien zu, Ihnen das westfälische Eisen vielfach begegnet?

Herr **Richter**: Wir haben das westfälische Eisen von unserem Absatzgebiete durch enorm niedrige Preise verdrängt, durch Preise, die, wie ich schon erwähnte, weit unter unseren Selbstkosten liegen.

Vorsitzender: Frage 2:

Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

Herr **Richter**: Das Ausland führt auf unserem Absatzgebiete mindestens 1 Million Zentner Gießereiroheisen ein, und zwar für die Gießereien Schlesiens und der Lausitz. Ich nehme an, daß im Ganzen ca. 5 Millionen Zentner Roheisen nach Deutschland hereinkommen und im Lande verbleiben. Was die Stabeisen- und Blecheinfuhr anbelangt, so ist es sehr schwierig, den Nachweis zu führen, ob resp. wieviel davon Transitgut ist. Von Stettin ist mir beispielsweise bekannt, daß im Jahre 1877 daselbst eingegangen sind 134 000 Zentner Walzeisen und 52 000 Zentner Bleche. Diese Quantitäten sind nach neueren Ermittelungen dort oder in der Nähe effektiv untergebracht worden; sie repräsentiren gegen das Vorjahr eine Steigerung von 100 pCt.

Vorsitzender: Frage 3:

Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Herr **Richter**: Es wurde solches bisher vom Gießereiroheisen behauptet, aber ich bin der Ansicht, daß die deutschen Werke sehr wohl ein brauchbares Gießereiroheisen erzeugen können; man konnte sich nur bisher auf die Fabrikation desselben nicht einrichten, weil das englische Material bisher bevorzugt wurde und den Markt beherrschte.

Vorsitzender: Es wurde behauptet, daß ein gut brauchbares Gießereiroheisen in Westfalen hergestellt würde, gleichwerthig dem englischen oder schottischen, daß aber in Schlesien das nicht der Fall wäre.

Herr **Richter**: Wir können ganz gutes Gießereieisen herstellen; ich mache darauf aufmerksam, daß gegenwärtig die fiskalische Hütte in Gleiwitz von uns ihr Gießereiroheisen bezieht, und daß wir selbst 70—80 000 Ctr. Gußwaaren darstellen, ohne uns eines fremden Roheisens zu bedienen. Daß, wie der Herr Vorsitzende anführt, in Westfalen zur Zeit ein gutes Gießereiroheisen dargestellt wird, haben die vom Herrn Handelsminister angeordneten und in Essen ausgeführten umfassenden Versuche bewiesen.

Die Königliche Geschützgießerei in Spandau interessirt sich besonders für die Verwendung inländischen Gießereieisens und hat auch von unseren Werken etwa 35 000 Ctr. bezogen. Später ist die Gutehoffnungshütte mit der Lieferung betraut worden.

Vorsitzender: Im Uebrigen sind Sie der Ansicht, daß alle Eisenprodukte im Inlande dargestellt werden können?

Herr **Richter**: Ja! Vielleicht einige landwirthschaftliche Maschinen ausgenommen; aber wenn man den Maschinenfabrikanten den nöthigen Zollschutz wird angedeihen lassen, so werden sie sich darauf ganz gut einrichten.

Vorsitzender: Glauben Sie nicht, daß der Bedarf der Landwirthschaft vielleicht nicht groß genug ist, um die Fabriken anzuregen, solche Maschinen darzustellen?

Herr **Richter**: Der Bedarf der Landwirthschaft an Maschinen ist groß genug, um die betreffenden Fabriken mit Aufträgen zu versorgen.

Vorsitzender: Frage 4:

Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

Herr **Richter**: Ja.

Vorsitzender: Das bezieht sich allerdings auf die Quantität, nicht auf die Qualität.

Herr **Richter**: Ja!

Vorsitzender: Das haben Sie ja bestritten, daß das überhaupt der Fall wäre, Sie haben gesagt, daß im Inland genügende Qualitäten hergestellt werden, dagegen haben Sie bei der zweiten Frage gesagt, daß erhebliche Quantitäten eingeführt würden; Sie würden also die vierte Frage mit Ja beantworten?

Herr **Richter**: Ja, wenn Zölle eingeführt würden, so würde sich allerdings die Quantität der Einfuhr vermindern; in Wegfall kommen würde sie aber keineswegs; sie würde steigen und fallen mit dem Steigen und Sinken der Preise. Eine Schädigung der Konsumenten um den Betrag der Zölle ist nicht zu befürchten, denn die Zölle muß das exportirende Ausland bezahlen. Es ist eine Thatsache und zwar eine ganz natürliche, daß die Eisenpreise in England bei den jeweiligen Zollreduktionen in Deutschland gestiegen sind, sie müssen also bei Wiederaufrichtung der Zölle sinken.

Herr **Stumm**: Es würde doch diese Schlußfolgerung davon abhängen, wie hoch der Zollsatz bemessen würde; es würde doch ein Zollsatz denkbar sein, der die Konkurrenz des Auslandes ausschließt.

Herr **Richter**: Wir verlangen keinen so hohen Zollsatz, daß die Konkurrenz des Auslandes ausgeschlossen wird; wir wollen nur einen Theil des Uebergewichts ausgleichen, welches das Ausland hat in Betreff der Produktionsbedingungen und Frachtverhältnisse.

Vorsitzender: Frage 5:

Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

Herr **Richter**: Es zwingt uns zur Herabsetzung unserer Preise; es ist erschreckend, wie sehr die Preise seit Aufhebung der Zölle zurückgegangen sind. Wenn dies so weiter fort geht, dann werden wir nicht mehr mitkommen. Es wird gegenwärtig in Stettin mit 44 s. englisches Gießereiroheisen verkauft, mit 13 ℳ. englisches Blech, mit 11,50 ℳ. Walzeisen. Das sind Preise, mit denen wir gar nicht konkurriren können. Wenn wir überhaupt noch nach Stettin kommen, so verdanken wir dies unseren alten Verbindungen; diese werden sich aber mit der Zeit lockern, und wenn wir keinen Zollschutz bekommen, so werden wir binnen Kurzem aus den Ostseeprovinzen vollständig verdrängt, vielleicht sogar aus Berlin, denn die Fracht von Middlesborough nach Berlin ist bedeutend geringer, als die Fracht von Schlesien nach Berlin.

Herr **Meier**: Schreiben Sie dieses Fallen der Preise nur der Abschaffung der Zölle zu?

Herr **Richter**: Nein, keineswegs; das Fallen der Preise im Allgemeinen liegt selbstverständlich in der schlechten Konjunktur! Aber gerade, weil die Konjunktur so schlecht ist, weil der Mangel an Absatz so groß geworden ist, deswegen müssen wir unsere Grenzen schützen, wenn wir unsere Industrie erhalten wollen. Den Engländern fehlt es auch an Beschäftigung, sie werfen daher ihre Waaren um jeden Preis auf diejenigen Märkte, welche ihnen zugänglich sind.

Herr **Meier**: Dann würden Sie glauben, daß, wenn sich das änderte, die Folgerung sich ändern würde, — wenn die allgemeine Lage sich besserte?

Herr **Richter**: Wenn sich die allgemeine Lage bessern würde, würden sich wahrscheinlich die Eisenpreise auch bessern.

Vorsitzender: Frage 6:

Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Herr **Richter**: In Roheisen konkurrirt es auf unserem gesammten Absatzgebiete; in Walzeisen im ganzen Norden Deutschlands bis zu einer von Osten nach Westen durch Berlin gehenden Linie.

Vorsitzender: Frage 7:

Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

Herr **Richter**: Ich verweise auf meine Tabellen, betreffend die Verkaufspreise und Frachten des In- und Auslandes.

Vorsitzender: Frage 8:

Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

Herr **Richter**: Damals war ein sehr großer Begehr nach Eisen, die Preise waren hoch und die Konkurrenz des Auslandes für unsere Industrie nicht schädigend, weil wir Alle genügende Beschäftigung hatten; jetzt aber ist Mangel an Aufträgen vorhanden, unsere Produktionsfähigkeit hat sich gesteigert, es ist daher dringend nothwendig, daß wir unseren Markt für uns behalten, besonders da uns ja der Export durch die Zollschranken unserer Nachbarländer erschwert resp. unmöglich gemacht wird. Oesterreich ist vollständig unzugänglich, und Rußland wird es bald werden, besonders für Eisenbahn-Oberbaumaterialien.

Ich meine, so lange man uns in Schlesien unser natürliches Absatzgebiet nicht geben kann, so lange muß man den heimischen Markt schützen. Die schlesische Industrie ist eine durchaus naturwüchsige, aber wenn sie zwischen Rußland und Oesterreich eingekeilt und den größten Theil ihrer Produkte nur nach einer Seite hin absetzen kann, so ist es nicht mehr als billig, daß man das Eindringen der fremden Waaren durch einen angemessenen Zoll erschwert.

Vorsitzender: Die Absicht, eine Aktiengesellschaft jenseits der polnischen Grenze anzulegen, ist wohl aufgegeben worden?

Herr **Richter**: Ja, leider ist sie aufgegeben worden. Inzwischen sind in Polen zwei Stahlwerke entstanden, das eine in Dombrowo, das zweite in Warschau resp. in Praga an der Weichsel.

Vorsitzender: Frage 9:

Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Herr **Richter**: Die Werke des Westens werden durch die Exportbonifikationen sehr geschädigt, und das wirkt auf uns zurück, weil sie den Absatz, welchen sie im Westen verlieren, weiter im Osten suchen müssen.

Vorsitzender: Sind Ihnen Exportbonifikationen in Oesterreich bekannt?

Herr **Richter**: Oesterreich kommt bei der Konkurrenz nach Deutschland wenig in Frage.

Vorsitzender: Frage 10:

Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Herr **Richter**: Nein.

Vorsitzender: Frage 11:

Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt?

Herr **Richter**: Ja, von staatlichen Behörden findet eine Begünstigung unserer Industrie statt; es liegt hierin meiner Ansicht nach das Geständniß, daß man sich mit der Aufhebung der Zölle übereilt habe. Ohne Unterstützung von Seiten der Staatsbahnen und derjenigen Privatbahnen, welche ihr Interesse richtig verstehen, würden wir gar keine Aufträge in Stahlschienen mehr erhalten, was durch die billigen Offerten der englischen und belgischen Werke bei den letzten Submissionen zur Genüge bewiesen wird. Der Oberschlesischen Bahn offerirte am 4. November cr. ein englisches Werk Stahlschienen mit 133,80 ℳ. pro 1000 Kilogramm franko Stargard, während ich 165 ℳ. gefordert habe, das ist eine Kleinigkeit mehr, als meine Selbstkosten im Jahre 1877/78 betrugen. Eine Begünstigung unserer Industrie von Seiten kommunaler Behörden habe ich nicht wahrgenommen.

Herr **Stumm**: Ist Ihnen bekannt, welche Fracht von Middlesborough nach Stargard besteht?

Herr **Richter**: Von Middlesborough nach Stargard beträgt die Fracht 10 ℳ. pro 1000 Kilogramm.

Herr **Stumm**: Dann würden Sie also wohl noch auf billigere Preise rechnen müssen, denn ich habe gesehen, daß in dem englischen Preiskurant, den Sie mitgetheilt haben, die Stahlschienen sogar mit 5 Lstr. 15 s. notirt sind, es würde also der Preis von 5 Lstr. 15 s. zuzüglich der Fracht einen noch billigeren Preis ergeben, als den, der zuletzt in Stargard in Konkurrenz mit Ihnen gestellt worden ist.

Herr **Richter**: Das sind 115 ℳ. und 20 dazu, macht 135 ℳ.

Herr **Stumm**: Sie haben pro Zentner gerechnet?

Vorsitzender: Sie hätten mit 10 dividiren müssen.

Herr **Richter**: Ich habe mich geirrt! Die Fracht beträgt 50 ₰ für den einfachen Zentner, also 10 ℳ. pro Tonne, es sind somit die Schienen mit 125 ℳ. nach Stargard zu legen.

Herr **Meier**: Von Middlesborough nach Stargard 50 ₰ pro Zentner?

Herr **Richter**: Ja. Die Fracht von Middlesborough nach Stettin kostet 6 s. pro Tonne oder 30 ₰ für den Zentner. Die Fracht von Stettin nach Stargard kann nicht mehr als 20 ₰ betragen. Es kann sich höchstens um eine Differenz von 5—6 ₰ handeln.

Herr **Stumm**: Ich wollte damit blos konstatiren, daß der Preis der letzten Submission gegen die heutigen Preise noch ein verhältnißmäßig hoher war.

Herr **Richter**: Ich bin auch überzeugt, daß man noch heruntergehen wird.

Vorsitzender: Frage 12:

In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Herr **Richter**: Es würden uns die betreffenden Aufträge vollständig entzogen werden.

Vorsitzender: Frage 13:

Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Herr **Richter**: Das muß ich unbedingt bejahen; schottisches Roheisen hat beispielsweise schon auf 35 s. gestanden. England ist viel reicher und kann länger mit Verlust arbeiten als wir. Gegenwärtig aber verkauft es noch mit Gewinn, wir aber unter unseren Selbstkosten. Auch die Engländer werden, wenn es nothwendig wird, unter ihren Selbstkosten verkaufen.

Herr **Meier**: Das thun sie jetzt schon.

Vorsitzender: Frage 14:

In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Herr **Richter**: Wir würden gar nicht folgen können, oder nur mit weiterem Verluste.

Vorsitzender: Frage 15:

Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Herr **Richter**: Wir haben seit 1873 sehr wesentliche Fortschritte gemacht, besonders im Hochofenbetrieb. Daß die Produktionskosten durch verbesserte Betriebsvorrichtungen noch herunter zu bringen sind, das ist wohl möglich, das will ich gar nicht in Abrede stellen, und wenn bis jetzt nicht Alles geschehen ist, so hat dies seinen Grund darin, daß uns in den letzten Jahren die Mittel fehlten, mit der Verbesserung der Werke fortzufahren.

Herr **v. Schloer**: Nach den eben gemachten Aeußerungen würden also Ihre Betriebseinrichtungen nicht auf der Höhe stehen, wie sie dem heutigen Stande der Technik entspräche?

Herr **Richter**: Ich will nicht sagen, daß wir nicht auf der Höhe der Zeit stehen, aber ich muß zugeben, daß wir noch weitere Fortschritte machen können.

Herr **v. Schloer**: Ich meine, es würde sich nur darum handeln, ob die Fortschritte, die überhaupt in der Industrie bisher gemacht worden sind, bei Ihnen benutzt sind oder nicht; das was die Zukunft bringt, kann natürlich heute nicht in Betracht gezogen werden.

Herr **Stumm**: Ich meine, die Frage ist doch nicht so eng gestellt, denn wenn die Frage heißt: „können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch erheblich ermäßigt werden?“ so glaube ich, handelt es sich doch auch um Betriebsverbesserungen, die noch in Aussicht stehen, die aber kein ausländisches Werk bis jetzt ausgeführt hat, und ich glaube, da kann man sehr gut sagen: „in diesem Augenblicke stehen wir auf der Höhe der Zeit, aber ich sehe voraus, daß eine Menge Betriebsvorrichtungen eingeführt werden müssen, beispielsweise zur Fabrikation von Flußeisen, die das Ausland in kurzer Zeit eingeführt haben wird, aber ich bin nicht in der Lage, das meinerseits auszuführen, weil ich kein Geld habe oder es nicht dafür riskiren kann.“

Herr **v. Schloer**: Da kommen wir auf denselben Standpunkt. Ich habe auch meine Frage nur in der Absicht zu stellen mir erlaubt, um den Herrn Sachverständigen zu veranlassen, uns mitzutheilen, ob Ihre Einrichtungen der Art

sind — heute schon, — daß Sie sagen können: Wir haben bei unserem Betriebe alle diejenigen Verbesserungen, die heute überhaupt einzurichten sind, bereits im Gange, und meine Frage beschränkt sich darauf, ob nach dem heutigen Stande der Technik Ihre Hüttenwerke konkurrenzfähig sind oder nicht?

Herr **Richter**: Wir sind hinter den Fortschritten der Zeit nicht zurück geblieben, alte Werke, wie die unsrigen, können aber trotzdem nicht so vollkommen sein, wie neue.

Vorsitzender: Frage 16:

Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

Herr **Richter**: Wir haben uns relativ mehr entwickelt, als das konkurrirende Ausland.

Vorsitzender: Frage 17:

Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Herr **Richter**: Ob gerade die Zollermäßigungen eine derartige Wirkung gehabt haben, das lasse ich dahin gestellt sein; der allgemeine Preisrückgang unserer Waaren, welcher zum großen Theil auf den Wegfall der Zölle zurückzuführen ist, hat uns allerdings gezwungen, die Arbeitslöhne und die Werthe der Materialien herabzudrücken, um zu billigeren Selbstkosten zu gelangen. Es ist uns dies ja auch gelungen, wie dies aus der betreffenden Tabelle ersichtlich ist.

Vorsitzender: Frage 18:

Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Herr **Richter**: Meines Wissens nicht.

Vorsitzender: Frage 19:

Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Herr **Richter**: Ein Aufschwung im Allgemeinen müßte schon sehr mächtig sein, wenn bei offenen Grenzen das Ausland nicht auch nach Deutschland importiren sollte. Bei einem Aufschwunge, der sich nur auf Deutschland beschränkte, würde die Konkurrenz des Auslandes sich noch mehr als jetzt auf den deutschen Markt werfen.

Herr **Meier**: Wenn der Aufschwung anderwärts in gleichem Maße stattfände, würde sich das wieder ausgleichen?

Herr **Richter**: Selbst wenn der allgemeine Aufschwung ein so mächtiger würde, daß das Ausland seine Ueberproduktion anderwärts unterbringen könnte, so würde es dieselbe doch vorzugsweise auf dem deutschen Markte zu plaziren suchen: denn Deutschland ist von England aus sehr bequem zu erreichen und kann am allerersten zu dessen natürlichem Absatzgebiet gerechnet werden.

Herr **Stumm**: Würden Sie nicht, abgesehen von dem vermehrten Absatz Deutschlands, aus einem Aufschwunge des deutschen Marktes die Befürchtung ziehen, daß Ihre Selbstkosten zu Ihren Ungunsten in Konkurrenz mit dem Auslande dadurch erhöht werden würden?

Herr **Richter**: Ich glaube nicht, daß ein Aufschwung in Deutschland eine wesentliche Erhöhung der Selbstkosten unserer Produkte herbeiführen könnte. Wenn unsere Grenzen offen bleiben, so wird der Werth unserer Produkte nicht steigen; werden sie durch einen Zoll geschützt, so wird die Konkurrenz der inländischen Werke die Preise auf angemessener Höhe halten. Mäßige Verkaufspreise aber wirken einer Steigerung der Selbstkosten entgegen. Wenn es zutrifft, daß die deutschen Werke mehr produziren können, als der deutsche Markt jemals aufzunehmen vermag, so wird eine freiwillige oder unfreiwillige Einschränkung des Betriebes die Folge sein, event. werden die weniger gut situirten Werke abtreten müssen; die Vortheile einer Produktionseinschränkung aber werden der heimischen Industrie zu Gute kommen und nicht der des Auslandes. Nunmehr tummelt sich auf dem deutschen Markte neben unserer Ueberproduktion die viel bedeutendere des mächtigen Auslandes.

Vorsitzender:

III.

Die deutsche Eisenindustrie auf auswärtigem Markte und der Einfluß ausländischer Zollsätze.

Frage 1:

Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

Frage 2:

Nach welchen Gegenden, in welchen Produkten und Quantitäten ist dies der Fall?

Herr **Richter**: Schlesien exportirte in 1877/78 nach Rußland circa 25 000 t Walzeisen, Bleche und Eisenbahnschienen. Der Export nach Oesterreich ist sehr zurückgegangen und hat in den Jahren 1869—78 in Roheisen und Rohschienen zusammen etwa 100 000 t betragen. Der Export nach Rußland hat sich fortdauernd gesteigert; in wieweit die Königs- und Laurahütte daran betheiligt war, ist aus beiliegender Tabelle ersichtlich.

Tabelle 15.

Zusammenstellung des Exports nach Rußland von der Königs-Laurahütte in den Jahren 1875/76, 1876/77 und 1877/78 in Tons.

Im Jahre.	Walzeisen.	Eisenbleche.	Eisenschienen.	Stahlschienen.	Roheisen.	Feinkorn-Rohschienen.	Summa.
1875/76	3 010	860	2 170	3 900	vacat	vacat	9 940
1876/77	3 400	980	1 970	4 430	10	100	10 890
1877/78	7 390	1 910	2 320	3 140	1 090	370	16 220
Summa	13 800	3 750	6 460	11 470	1 100	470	37 050

Herr **Meier**: Ist die Abnahme des Exportes nach Oesterreich dadurch veranlaßt, daß die österreichische Regierung ihren Tarif anders ausgelegt hat, als früher?

Herr **Richter**: Ja! Rohschienen passirten früher zum Zollsatze für Roheisen mit 25 Kr. pro Zentner die Grenze, vom 1. Mai 1877 an erhebt man dafür den Stabeisenzoll von 1 Gulden 25 Kr.

Vorsitzender: Die Frage 3:

In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen?

ist bereits erledigt.

Frage 4:

Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der dortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

Herr **Richter**: Der deutsche Export nach dem Ausland wird erschwert:

1. durch die bestehenden Zölle des Auslandes;
2. durch die Valutenverhältnisse desselben;
3. durch die Unterstützung, welche die fremden Staaten ihrer Industrie gewähren.

Ad Nr. 2. verweise ich auf Oesterreich und Rußland, ad 3. besonders auf Rußland, wo dem Unternehmungslustigen große Geldvorschüsse zur Erbauung der Werke und Aufträge auf eine Reihe von Jahren zu brillanten Preisen vom Staate gegeben werden.

Die Société industrielle, welche in Warschau ein Stahlwerk baut, erhielt einen Geldvorschuß von 700 000 Rubel und einen Schienenauftrag von 600 000 Zentner zum Preise von 6 Rubel 90 Kopeken pro Zentner à 100 Pfund. In ähnlicher Weise wird die Société anonyme, welche in Dombrowa im Königreich Polen dicht an der preußischen Grenze ein Martinstahlwerk erbaut hat und betreibt, von der russischen Regierung unterstützt. Da auch das Warschauer Werk bald in Gang kommt, so ist die Zeit nicht mehr fern, wo die Königs- und Laurahütte, welche bisher mit den rheinisch-westfälischen Werken den Bedarf der polnischen Bahnen deckte, ihren Absatz nach Polen verliert; ja, es ist nicht unwahrscheinlich, daß uns die polnischen Werke mit Hilfe der hohen Preise, welche das Inland für ihre Waaren zahlt, in Schlesien Konkurrenz machen werden.

Vorsitzender: Frage 5:

Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Herr **Richter**: Wir begegneten im Inlande ausländischer Konkurrenz und wurden dadurch mehr oder weniger in das Ausland gedrängt. Meiner Ansicht nach würden wir durch die Wiedereinführung der Zölle nur exportfähiger, weil wir auf dem ausländischen Markte noch billiger verkaufen könnten, wenn wir im Inlande höhere Preise erzielen. Unsere gegenwärtig so billigen Preise nach dem Auslande sind in der That Nothstandspreise, die wir machen müssen, um unsere Werke im Betrieb zu erhalten. Wir hoffen von Tag zu Tag, daß sich die Konjunktur bessern oder daß man unsere Grenze durch die Wiedereinführung der Eisenzölle schützen wird.

Vorsitzender: Frage 6:

Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden?

Herr **Richter**: Dazu habe ich nichts zu sagen.

Vorsitzender: Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Herr **Richter**: Ja, das glaube ich allerdings; der deutsche Export, besonders für Schlesien, würde sich erheblich steigern, wenn die Zölle nach Oesterreich und Rußland aufgehoben würden.

Vorsitzender: Frage 8:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Herr **Richter**: Nein, das glaube ich nicht, besonders für Oberschlesien nicht; wie ich schon vorhin bemerkt habe, kann das oberschlesische Eisen kaum darauf rechnen, daß die Eisenbahnen, die ja auch verdienen müssen, in den Tarifen noch weitere Konzessionen machen. Man darf von den Verkehrsanstalten nicht zu viel verlangen, schließlich gehen ja auch unsere Interessen Hand in Hand, und ich sehe nicht ein, warum man zu Gunsten des Auslandes den einheimischen Transportanstalten Opfer zumuthen sollte.

Vorsitzender: Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

Herr **Richter**: Es ist klar, daß die deutschen Werke weniger konkurrenzfähig sind den ausländischen Werken gegenüber, welche durch Exportprämien geschützt sind.

Vorsitzender: Frage 10:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

Herr **Richter**: Bis jetzt habe ich in dieser Beziehung nichts bemerkt. In der Folge kann es wohl geschehen, daß uns die russischen Werke unsere Arbeiter entziehen werden, besonders, weil die dortige Bevölkerung polnisch ist und die unserige auch.

Vorsitzender: Von österreichischen Werken haben Sie Aehnliches nicht bemerkt?

Herr **Richter**: Nein!

Vorsitzender: Die österreichischen Werke benachtheiligen Sie nicht in dieser Beziehung?

Herr **Richter**: Nein!

Vorsitzender:

IV.

Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Frage 1:

Erfordert die Fortexistenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Frage 2:

Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Herr **Richter**: Ja! Für Schlesien könnte allerdings auf einen Zoll verzichtet werden, meiner Ansicht nach aber nicht für die Industrie im Westen Deutschlands.

Vorsitzender: Frage 3:

Wie hoch müssen andernfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Herr **Richter**: Für Roheisen 1 ℳ. pro 100 kg, für Walzeisen und Schienen in Eisen und Stahl 3 ℳ. pro 100 kg, für Eisenbleche 4 ℳ. pro 100 kg.

Vorsitzender: Frage 4:

Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:

a) für die Eisenindustrie selbst,

b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

Herr **Richter:** Nachtheile für die Eisenindustrie können daraus nicht entstehen, für den Handel nicht erheblich, allenfalls für die Seestädte, und von den Transportinteressenten für die Rheder. Die inländischen Bahnen können nur gewinnen, denn ihre Interessen sind mit denen der Industrie eng verbunden; auch die Konsumenten haben einen wirklichen Nachtheil nicht zu befürchten, denn die Konkurrenz im Inlande würde das in Qualität vorzüglichere deutsche Eisen auf einer angemessenen Höhe halten, auch verlangen wir ja nicht so erhebliche Zölle, daß die Konkurrenz des Auslandes ganz ausgeschlossen würde.

Vorsitzender: Frage 5:

Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Herr **Richter:** Ich erwarte von der Durchführung des Reichseisenbahnsystems Vortheile für die Eisenindustrie, weil ich annehme, daß das Reich noch recht viele Bahnen bauen wird, und daß es am allerersten in der Lage wäre, billigere Transporte zu schaffen.

Vorsitzender: Frage 6:

Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren.

Herr **Richter:** Nein.

Vorsitzender: Haben Sie in Bezug auf

V.

Statistik.

Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen und event. welche?

Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

eine Bemerkung zu machen?

Herr **Richter:** Ich hätte nur zu bemerken, daß man aus den statistischen Zahlen nicht ersehen kann, was von den eingeführten Artikeln im Lande geblieben und was wieder hinausgegangen ist.

Herr **v. Schloer:** Ich dürfte vielleicht bezüglich des anderen Theils der Statistik, soweit sie auf den Angaben der betreffenden Interessenten beruht, eine Frage zu stellen mir erlauben. Halten der Herr Sachverständige die Angaben, welche bezüglich der Herstellung der Montanstatistik im Allgemeinen bei Ihren und bei den übrigen Werken gemacht werden, für so verläßlich, daß diese Statistik volle Glaubwürdigkeit für sich in Anspruch nehmen kann?

Herr **Richter:** Soweit sich die Ziffern auf die Produktion beziehen, halte ich sie für brauchbar und zuverlässig; was Export und Import anlangt, ist sie natürlich auf die Organe angewiesen, welche dem statistischen Amte auch zur Disposition stehen.

Herr **v. Schloer:** Ich bedauere, daß ich mich vielleicht unklar ausgedrückt habe. Ich rede nicht von der Statistik, die auf den Erhebungen der Zollbehörden beruht; ich meine vielmehr jene Statistik, die von anderen Organen der Regierung gemacht wird auf Angaben hin, welche die Herren Industriellen über ihre Produktion auf ergangene Anfrage selber machen.

Herr **Richter:** Ich halte diese Statistik für zuverlässig.

Vorsitzender: Es ist Ihnen bekannt, daß alle Quartale ein Fragebogen zugeschickt wird.

Herr **Richter:** Die betreffenden Fragen werden meiner Ansicht nach von den Werksverwaltungen richtig beantwortet.

Herr **v. Schloer:** Ich würde nicht Veranlassung gehabt haben zu dieser Frage, wenn nicht von anderer Seite mit wirklich anerkennenswerther Offenheit uns mitgetheilt worden wäre, daß man sich auf diese Angaben doch nicht ganz verlassen könne, indem man sich nur schwer entschließe, derartige Mittheilungen zu machen. Es ist uns gesagt worden von einem Herrn, daß er überhaupt jede Angabe verweigere, einmal aus dem Grunde, weil er dadurch nicht seine Produktionsverhältnisse seinen Konkurrenten bekannt geben wolle, und aus dem anderen Grunde, weil nach diesen Mittheilungen die Besteuerung regulirt würde.

Herr **Richter:** Die aus ungenauen Mittheilungen sich ergebenden Differenzen können nicht von Belang sein; die meisten Werke, in Schlesien wohl alle, geben ihre Ziffern richtig an.

Vorsitzender: Wenn keine Angaben gemacht sind, so wird die Sache abgeschätzt, und da könnten allerdings mancherlei Fehler eintreten.

Herr **Richter:** Solche Fehler können nicht von Bedeutung sein.

Vorsitzender: Hat der Herr Sachverständige noch Bemerkungen zu machen?

Herr **Richter:** Nein!

Vorsitzender: So schließe ich die Sitzung mit dem besten Danke an den Herrn Sachverständigen.

(Schluß 12 Uhr.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Vierundvierzigste Vernehmung

am

28. November 1878

(Mittag 12 Uhr).

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender.
" Königl. Bayr. Staatsrath v. Schloer.
" Geh. Kommerzienrath Stumm.
" H. H. Meier.
" Geh. Bergrath Dr. Wedding.
Sachverständiger: Herr Fromm.
Herr Geheimer Ober-Regierungsrath Huber dienstlich verhindert.

(Fragebogen A.)

Vorsitzender: Sie stehen der Maxhütte in Bayern vor?

(Wird bejaht.)

Darf ich Sie bitten, daß Sie uns mittheilen, worauf sich der Betrieb der Hütte erstreckt?

Herr **Fromm:** Wir haben zwei verschiedene Werke, die einen, die Mutterwerke, liegen in Bayern in der Oberpfalz, und bestehen aus der Maxhütte, wo sich die mit der Herstellung von Schienen, Langschwellen und von allen Sorten Stabeisen beschäftigten Walzwerke befinden. Dann haben wir 3 Kokshochöfen in Rosenberg; es sind ältere Hochöfen, die vor 16 Jahren erbaut worden sind; dieselben liegen in unmittelbarer Nähe der Eisensteingruben.

Vorsitzender: Wie weit sind diese von der Maxhütte entfernt?

Herr **Fromm:** 48 km und liegen an der gleichen bayerischen Staatsbahnlinie und der Maxhütte. Endlich besitzen wir die Anfang der 70er Jahre erworbenen Werke in Thüringen, die Kamsdorfer Spatheisensteingruben. — Nachdem die Aufschlüsse in denselben über alles Erwarten günstig ausfielen, haben wir dort seit 1873 zwei Kokshochöfen in den größten Dimensionen erbaut, und in neuester Zeit eine Stahlhütte hinzugefügt, um das Roheisen direkt aus den Hochöfen zu verarbeiten. Die Gruben und Hochöfen sind durch eine Lokomotiv-Erzbahn 5 km lang verbunden. Das Vorkommen der Spatheisensteine im Kamsdorfer Revier ist lagerartig, und zwar treten zwei Lager auf in der Zechstein-Formation; das obere, mehr manganhaltig, zu Spiegeleisen vorzugsweise geeignet, das untere mit weniger Mangangehalt dient mehr zum Erblasen von Bessemer-Roheisen. Der Phosphorgehalt der Erze ist so gering, daß das aus denselben dargestellte Roheisen nur einen Phosphorgehalt von 0,03—0,06 pCt. hat. Wir erblasen in den dortigen Hochöfen hochstrahliges, weißes, Spiegel- und graues Bessemer-Roheisen.

Vorsitzender: Wo beziehen Sie Ihren Koks her?

Herr **Fromm:** Für die Thüringer Hochöfen beziehen wir den Koks meist aus Westfalen, etwas weniger aus Zwickau und aus Niederschlesien, dem Waldenburger Revier; für die Hochöfen in Bayern auch vorzugsweise jetzt westfälischen Koks, während wir früher mehr Saarkoks hatten; ferner auch etwas von Zwickau und in neuerer Zeit eine ganz kleine Quantität aus Böhmen.

Vorsitzender: Die Erze für das bayerische Werk sind auch an Ort und Stelle?

Herr **Fromm:** Ja, in unmittelbarer Nähe der Hochöfen, reiche Brauneisensteine von 45—55 pCt. Gehalt, welche in stockförmigen Lagen vorkommen, und schon seit 8—900 Jahren — wie Urkunden nachweisen — ausgebeutet wurden. Die Oberpfalz war im Mittelalter das reichste Land in Deutschland in Folge ihrer Eisenindustrie — die Hansa hatte in Amberg ein Komptoir, um das Eisen aufzukaufen; das wurde auf der Reichsstraße von Nürnberg nach Lübeck verfrachtet und von dort nach England verschifft. Ueber diese Versendungen befinden sich im Rathhause von Sulzbach in der Oberpfalz ganz merkwürdige Urkunden. — Während des 30jährigen Krieges wurde die Oberpfalz als Grenzland von Böhmen verheert; die Eisenindustrie und der Bergbau verfielen. Erst in neuerer Zeit sind diese Industriezweige auf-

geblüht durch die Gründung der Maxhütte. Ein kleiner unbedeutender Bergbau und Hüttenbetrieb hatte sich zwar immer erhalten, war aber ohne jede Bedeutung.

Ich bemerke noch, wenn auch nicht zur Sache gehörend, daß schon Agricola in seinem berühmten Werke: „De rebus metallicis", Sulzbach, als Hauptfundort für Eisenerze erwähnt: (Sulcebachium in montibus Norici cisdanubiani.)

Vorsitzender:

I.

Wirthschaftliche Lage der deutschen Eisenindustrie an und für sich und mit Rücksicht auf die Produktionsverhältnisse des Auslandes.

a. Selbstkosten.

Frage 1:

Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Frage 3:

Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:

die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate?

die Transportkosten derselben?

die Arbeitslöhne?

die allgemeinen Betriebs-, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

Frage 4:

Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien? Sind diese Beträge unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

Herr **Fromm:** Ich gestatte mir eine Tabelle zu überreichen. In derselben sind die Selbstkosten nach Zentnern, nach Tonnen und nach Prozenten berechnet.

Selbstkosten.

Erze.

1. Unterwellenborn. Spatheisenstein von Kamsdorf:

	pro Hektoliter = 3,8 Ctr.	oder pro Tonne
Förderkosten	0,74 ℳ	4,00 ℳ
Fracht	0,06 „	0,30 „
	0,80 ℳ	4,30 ℳ

2. Rosenberg. Brauneisenstein:

	pro Hektoliter = 3,7 Ctr.	oder pro Tonne
Förderkosten	1,00 ℳ	5,41 ℳ
Fracht	0,19 „	1,03 „
	1,19 ℳ	6,44 ℳ

Koks.

1. Unterwellenborn.

	Ankauf pro Tonne	Fracht	
Westfälische Koks	9,00 ℳ	12,80 ℳ	= 21,80 ℳ
Zwickauer Koks	13,00 „	3,70 „	= 16,70 „
Niederschlesische Koks	14,00 „	12,00 „	= 26,00 „
im Durchschnitt 22,00 ℳ			

2. Rosenberg.

	Ankauf pro Tonne	Fracht	
Westfälische Koks	10,00 ℳ	15,60 ℳ	= 25,60 ℳ
Böhmische Koks	14,40 „	8,20 „	= 22,60 „
Zwickauer Koks	12,00 „	9,00 „	= 21,00 „
im Durchschnitt 24,00 ℳ			

Kohlen. Maxhütte Haidhof.

	pro 1 Ctr.	pro 1000 kg
Ankaufspreis	0,34 ℳ	6,80 ℳ
Fracht	0,34 „	6,80 „
loko Hütte	0,68 ℳ	13,60 ℳ
	(0,35 „)	(7,00 „)
	(0,33 „)	(6,60 „)

Roheisen.

			pro 1 Ctr.	pro 1000 kg
Rosenberg:	Feinkorn	Ab Hochofen	275,0 ₰	55,00 ℳ
		Fracht	10,5 „	2,10 „
		Loko Hütte	285,5 ₰	57,10 ℳ
	Qualität	Ab Hochofen	250,0 ₰	50,00 ℳ
		Fracht	10,5 „	2,10 „
		Loko Hütte	260,5 ₰	52,10 ℳ
Unterwellenborn:	Spiegel		285,0 ₰	57,00 ℳ
	Graues		315,0 „	63,00 „
	Weißstrahl		240,0 „	48,40 „

Halbfabrikate.

		pro 1 Ctr.	pro 1000 kg
Luppen, beste		430,0 ₰	86,00 ℳ
Luppen, gew.		402,0 „	80,40 „
Bessemer-Ingots	ab Unterwell.	493,0 „	98,60 „
	Fracht	46,5 „	9,30 „
	loko Hütte	539,5 ₰	107,90 ℳ

Fertigfabrikate.

	pro 1 Ctr.	pro 1000 kg
Grobes Stabeisen und Schwellen	596 ₰	119,20 ℳ
Fein- und Bandeisen	633 „	126,60 „
Stahlschienen	700 „	140,00 „

Details der Selbstkosten.

1. Rosenberg.

Roheisen.

Puddelroheisen von Rosenberg gew. Marke.

			in pCt.	pro Tonne
Erze, Förderkosten	0,62 ℳ			
Fracht	0,11 „			
		0,73 ℳ	29,2	14,60 ℳ
Koks		1,38 „	55,2	27,60 „
Kl. Kohlen u. kl Koks z. Nachheizen		0,03 „	1,2	0,60 „
Kalksteine		0,04 „	1,6	0,80 „
Löhne		0,21 „	8,4	4,20 „
Nebenkosten, G.-K.	4,3 ₰ (1,72)			
Indir. Betriebskosten	4,5 „ (1,80)			
Gehälter	2,2 „ (0,88)			
		0,11 „	4,4	2,20 „
		2,50 ℳ		50,00 ℳ

NB. Die Generalkosten enthalten Bureaubedürfnisse, Porti, Stallung, Steuern, Reisespesen und Gehälter. Die indirekten Betriebskosten: Verbrauchsgegenstände, Reparaturen, Ersatz ꝛc. ꝛc., Unterhaltung der Maschinen, kleine Materialien.

Koksverbrauch pro Tonne 1 140 kg.

2. Unterwellenborn.

a. Weißstrahlroheisen.

		pro Tonne		
Kamsdorfer Erze inkl. Fracht	0,70 ℳ	14,00 ℳ	in pCt.	21,17
Koks	1,20 „	24,00 „	„	50,00
Kleine Koks und Kohle	0,04 „	0,80 „	„	1,70
Löhne	0,26 „	5,20 „	„	10,81
indirekte Betriebs- u. Generalkosten	0,20 „	4,00 „	„	8,30
	2,40 ℳ	48,00 ℳ		

Nebenkosten zusammengesetzt: Generalkosten 2,5, indirekte Betriebskosten 5,2, Gehälter 0,6.

Koksverbrauch pro Tonne 1 090 kg.

b. Spiegeleisen.

		pro Tonne	in pCt.
Erze inkl. Fracht . .	0,76 ℳ	15,20 ℳ	26,68
Koks	1,53 "	30,60 "	53,70
Kleine Kohlen und Koks	0,04 "	0,80 "	1,10
Löhne	0,32 "	6,10 "	11,21
Nebenkosten	0,20 "	4,00 "	7,00
	2,85 ℳ	57,00 ℳ	

Koksverbrauch pro Tonne 1 380 kg.

c. Graues Bessemer-Roheisen.

		pro Tonne	in pCt.
Erze inkl. Fracht . .	0,74 ℳ	14,80 ℳ	23,49
Koks	1,78 "	35,60 "	56,10
Kleine Koks und Kohlen	0,05 "	1,00 "	1,60
Löhne	0,34 "	6,80 "	10,80
Nebenkosten	0,24 "	4,80 "	7,61
	3,15 ℳ	63,00 ℳ	

Koksverbrauch pro Tonne 1 680 kg.

Halbfabrikate.

Luppen zu gutem Handelseisen.

			pro Tonne	in pCt.
Roheisen . . .	278 ₰			69,15
Fracht	13 "			3,23
		291 ₰	58,20 ℳ	
Kohlenankauf . .	28 ₰			6,96
Fracht	28 "			6,96
		56 "	11,20 "	
Löhne		43 "	8,60 "	10,70
Verbrauchsgegenstände . .		12 "	2,40 "	3,00
		402 ₰	80,40 ℳ	

Luppen, beste zu Feinkorn.

			pro Tonne	in pCt.
Roheisen . . .	306 ₰			71,16
Fracht	13 "			3,02
		319 ₰	63,80 ℳ	
Kohlenankauf . .	28 ₰			6,51
Fracht	28 "			6,51
		56 "	11,20 "	
Löhne		43 "	8,60 "	10,00
Verbrauchsgegenstände . .		12 "	2,40 "	2,80
		430 ₰	86,00 ℳ	

Stahlblöcke (das Roheisen zu den Verkaufspreisen gerechnet).

			pro Tonne	in pCt.
Roheisen		390 ₰	78,00 ℳ	79,11
Koks- u. Kohlenankauf	20 ₰			4,06
Fracht	15 "			3,04
		35 "	7,00 "	
Löhne		30 "	6,00 "	6,09
Verbrauchsgegenstände . .		38 "	7,60 "	7,70
		493 ₰	98,60 ℳ	

Fertigfabrikate.

Stahlschienen.

			pro Tonne	in pCt.
Stahlblöcke . . .	532 ₰			76,00
von Thüringen nach Mannheim Fracht	57 "			8,14
		589 ₰	117,80 ℳ	
Kohlenankauf . .	14 ₰			2,00
Fracht	13 "			1,86
		27 "	5,40 "	
Löhne		52 "	10,40 "	7,43
Nebenkosten, Administrations- und Generalkosten 4 + 5		32 "	6,40 "	0,71
Indir. Betriebskosten 23				3,86
		700 ₰	140,00 ℳ	

NB. Generalkosten und Administration enthalten: Gehälter, Reisespesen, Porti, Bureaubedürfnisse, Steuern, Unterhalt der Gebäude, Stallung und Provision.

Die indirekten Betriebskosten: Ofenmaterial, Verbrauchsgegenstände, Unterhalt der Maschinen und Werkzeuge, Walzenabnutzung 2c.

Schwellen und grobes Stabeisen.

				pro Tonne	in pCt.
Luppeneisen . . .	466 ₰			93,20 ℳ	78,20
Kohlenankauf	20 ₰				3,35
Fracht . .	20 "				3,35
	40 "			8,00 "	
Löhne	58 "			11,60 "	9,73
Nebenkosten, Generalkosten u. Administration . . 5 + 4 Indir. Betr.-Kosten 23	32 "	1 / 0,80 / 4,60		6,40 "	0,84 / 4,53 } 5,37
	596 ₰			119,20 ℳ	

Mittleres Fein- und grobes Bandeisen.

				pro Tonne	in pCt.
Luppeneisen	499 ₰			99,80 ℳ	78,83
Kohlenankauf .	21 ₰				3,32
Fracht . . .	21 "				3,32
	42 "			8,40 "	
Löhne	60 "			12,00 "	9,48
Nebenkosten, Generalkosten u. Administration . . . 5 + 4 Indir. Betr.-Kosten 23	32 "	1 / 0,80 / 4,60		6,40 "	0,80 / 4,25
	633 ₰			126,60 ℳ	

Zu den Selbstkosten des Thüringer Roheisens bemerke ich, daß wir dort keines Zuschlagskalksteins bedürfen. Im Hangenden der Erzformation finden sich ungeheure Massen einer Gesteinsbildung, welche 15—22 pCt. Eisen, 2—3 pCt. Thon und Kiesel, 3—4 pCt. Mangan und das Uebrige an Kalk enthält, aber auch, wie die Eisensteine selbst, fast phosphorfrei sind.

Vorsitzender: Das sind Erze, Koks, Kohlen, Roheisen, Halbfabrikate, fertige Fabrikate, detaillirt nach den verschiedenen Kategorien und nach den Prozenten. Sie haben nichts dagegen, wenn das mit abgedruckt wird?

(Wird verneint.)

Sind Ihre Beamtengehälter besonders ausgeworfen?

Herr **Fromm**: Ja! Aber ohne Amortisation und ohne Zins. Ich erlaube mir zu bemerken, daß unsere sämmtlichen Etablissements abgeschrieben sind.

Dieselben stehen in ihren Hauptabtheilungen mit je 1 *M.* oder zusammen mit 14 *M.* zu Buch. Die Maxhütte arbeitet jetzt mit einer Produktion von 1 Million Zentner Roheisen und 700 000 Ctr. Stahl und Walzeisen noch mit dem gleichen Kapital — 3 Millionen Mark — mit welchem sie vor 22 Jahren nur 70 000 Ctr. produzirte.

Es gelang, im Anfang das Aktienkapital in verhältnißmäßig wenigen Händen zu vereinigen und weil die Betheiligten sich lange Jahre mit einer geringen Rente begnügten, alle Vergrößerungen aus eigenen Mitteln zu bestreiten. Sehr fördernd zur Konsolidirung des Unternehmens und der hohen Rente der letzten Jahre war die beispiellos wohlfeile Erwerbung und glückliche Entwickelung des Thüringer Montanbesitzes.

Wir haben von 1856—1868 von dem Gewinn der Maxhütte nur 4—7 pCt. vertheilt und alles übrige auf die Entwickelung des Unternehmens verwendet; im Großen und Ganzen haben wir den Aktionären von dem Gewinn entnommen von 1856 bis jetzt 9 200 000 *M.* Wenn man also das, was wirklich abgeschrieben, in Rechnung zieht, indem es doch meist zur Vergrößerung und zeitgemäßen Entwicklung der Gruben und Hütten verwendet wurde, so dürfte eigentlich eine nicht unbedeutende Amortisationsquote in Rechnung gebracht werden.

Herr **Stumm**: Die letzte Bilanz würde wohl auch abgedruckt werden können? Es würde doch, glaube ich, von großem Werthe sein wegen der Konklusionen, die sich an ihre hohen Dividenden knüpfen, wenn Jeder, der die Enquete durchliest, sieht, auf welcher Basis diese berechnet sind.

Herr **v. Schloer**: Das hat uns wohl der Herr Sachverständige bereits mitgetheilt?

Herr **Stumm**: Aber ich glaube, daß die Bilanz selbst ein erheblicher Beleg für die Aussagen des Herrn Sachverständigen sein wird.

Herr **Meier**: Irgend eine Bilanz würde wohl genügen, woraus sich das zeigt.

Herr **v. Schloer**: Sie würden wohl nichts dagegen zu erinnern haben?

Vorsitzender: Sie sind ja gedruckt und daher allgemein zugänglich.

Herr **Stumm**: Ich meine die Bilanz von 1878.

Vorsitzender: Es ist in Folge dieser Mittheilungen konstatirt, daß Amortisationsbeträge und Verzinsung des Anlagekapitals nicht in den Selbstkosten enthalten sind.

Die Beamtengehälter sind besonders ausgeworfen?

(Wird bejaht.)

Frage 5:

Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

Herr **Fromm**: Die Selbstkosten waren höher als jetzt auf den bayerischen Werken:

1. bei Roheisen:
   1869 . . 10,3 pCt.
   1873 . . 52 pCt.
2. bei Fertigprodukten:
   1869 . . 15¾ pCt.
   1873 . . 42,5 pCt.

Bei den Thüringer Hochöfen, welche 1873 in Betrieb gesetzt wurden, stellten sich für das Jahr 1873/74 die Selbstkosten 39,6 pCt. höher wie 1878.

Vorsitzender: Frage 6:

Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

Bei dieser Gelegenheit würde vielleicht die Bilanz mit vorgelegt werden können; ich glaube, hier ist der passende Ort, da würden wir die letzte nehmen.

(Die hierher gehörende Bilanz siehe nebenstehend.)

Herr **v. Schloer**: Aus dieser letzten Bilanz ist allerdings nicht zu ersehen, welche Beträge während der Entwickelung des Unternehmens abgeschrieben worden sind.

Herr **Fromm**: Zu den Abschreibungen der Bilanz von 1876 kommen jene der beiden letzten Jahre. Wir haben im Ganzen 9 200 000 *M.* abgeschrieben oder vielmehr diese Summe aus dem Gewinn von 21 Jahren zur Vergrößerung und zeitgemäßen Entwickelung der Berg- und Hüttenwerke verwendet.

1869 errichteten wir in der Maxhütte das Bessemer-Stahlwerk; 1870/71 wurden die Kamsdorfer Gruben erworben und 1872 im März mit dem Bau der Hochöfen zu Unterwellenborn begonnen, um die Kamsdorfer Spatheisensteine zu verhütten. Der 1. Hochofen wurde am 7. Juni 1873 angeblasen. — 1877 Bau einer größeren Anlage in Thüringen zur Herstellung von Stahl- oder Flußeisen, neben den Hochöfen.

Herr **v. Schloer**: Das würde vollständig ausreichen, um die Bilanz von 1878 zu ergänzen; diese 14 oder 15 *M.*, die hier stehen, entsprechen einem Werthe von 9 Millionen rund. — Ich glaube also konstatiren zu können, daß die Ziffern von je einer Mark, mit denen Ihre sämmtlichen Etablissements hier zu Buch stehen, einer Summe von 9 200 000 *M.* entsprechen. Mit dieser Konstatirung ist nun meines Erachtens auch die Bilanz von 1878 vollständig klar.

Herr **Meier**: Man könnte ja beim Abdruck die Gesammtsumme vor die Linie drucken.

Herr **v. Schloer**: Das würde doch meiner Ansicht nach nicht mehr die Bilanz der Gesellschaft sein, die nur Werth hat, wenn sie in der Form, wie die Gesellschaft sie aufgestellt und veröffentlicht hat, zum Abdruck kommt. Sie findet aber ihre Klarstellung durch die Bemerkungen des Herrn Sachverständigen, daß die sämmtlichen Etablissements und Besitzungen des Werkes, die hier mit je 1 *M.* zu Buch stehen, abgeschrieben wurden mit einer Summe von 9 200 000 *M.*

Vorsitzender: Frage 7:

Steckt Gründergewinn darin, event. in welchem Maße?

Herr **Fromm**: Nein.

Vorsitzender: Frage 8:

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Herr **Fromm**: England und Belgien produziren entschieden wohlfeiler. Das erstere Land ist schon durch seine natürlichen Verhältnisse so außerordentlich bevorzugt und das ganze Land ist mit einem dichten Netz von Bahnen und Kanälen durchzogen, welch' letztere in Deutschland fast ganz fehlen; die bortigen Werke, sowohl an der Ost- wie an der Westküste sind entweder an der See oder nur auf kurze Entfernung von derselben gelegen, somit in der günstigsten Lage für den Export. Ferner hat England die alte, gewandte Arbeiterbevölkerung, welche ungleich mehr leistet wie unsere deutsche. In Belgien ist es analog und überdies hat dieses Land auf seinen Bahnen die fabelhaft niederen Sätze für den Transport von Erz, Stollen- und Roheisen, mit

Eisenwerk-Gesellschaft „Maximilianshütte".

Bilanz am 31. März 1878.

	M.	₰		M.	₰
Maxhütte, Gebäude und Gründe	1	—	Gesellschafts-Kapital	3 013 721	82
" Maschinen und Material	1	—	Reserve Fond	1 506 860	91
" Zweigbahn nach Haidhof	1	—	Arbeiter-Unterstützungs-Kassa	151 988	09
" Braunkohlengruben	1	—	Kreditoren	85 335	18
Nittenau, Holzkohlen-Hochofen und Gießerei	1	—	Reserve für Erneuerungen	914 338	98
Rosenberg, 3 Koks-Hochöfen	1	—	Reserve für Ersatzschienen	350 000	—
Unterwellenborn, 2 Koks-Hochöfen	1	—	Dispositions-Fonds	20 000	—
" Bessemer Anlage	1	—	Unfall-Konto	40 000	—
" Erzbahn	1	—	del Credere	120 000	—
Sulzbacher Gruben } mit Tiefbauten	1	—	Kupon-Konto	350	—
Krumbacher " } und Maschinen	1	—	Gewinn-Reserve	1 331 968	26
Hersbrucker "	1	—	Gewinn- und Verlust-Konto	743 200	—
Arzberger "	1	—			
Thüringer " Kamsdorf mit Tiefbauten und Maschinen, Könitz, Eisenberg, Lobenstein, Ilmenau etc.	1	—			
Verschiedene andere Gruben	1	—			
Vorräthe auf den Gruben und Hütten	1 637 182	23			
Debitoren	1 496 632	85			
Guthaben bei den Banken	1 499 745	74			
Obligationen-Konto	3 183 324	74			
Wechsel-Konto	443 775	06			
Kassa-Konto	17 087	62			
	8 277 763	24		8 277 763	24

NB. Die Abschreibungen betragen von 1856—1878 9 200 000 M. und auf diese Summe ist eigentlich die Dividende zu vertheilen.

denen sich unsere deutschen gar nicht vergleichen lassen. Man schaffe dem deutschen Bergbau und den deutschen Eisenwerken nur annähernd gleiche natürliche Verhältnisse und bei der technischen Vollkommenheit unserer Einrichtungen werden wir gleich wohlfeil arbeiten.

Vorsitzender: Produktionspreise würden Sie nicht angeben wollen?

Herr **Fromm:** Ich glaube, da ist den Herren schon soviel mitgetheilt worden, daß ich kaum etwas Neues vorzubringen vermag. Dagegen habe ich hier die Selbstkostenrechnungen im Original von einem belgischen Stahlwerke, welches gewiß den wohlfeilsten Stahl auf dem Kontinente produzirt. — Die Rechnung geht bis Ende Juli und zu dieser Zeit produzirte man dort speziell Stahlschienen inklusive starker Amortisation mit 116 M. Inzwischen sind die Preise des englischen Eisens so heruntergegangen, daß nach den neuesten Nachrichten jetzt Schienen mit 108 M. pro Tonne ohne Amortisation in Angleur produzirt werden. Man stellt dort die Schienen, wie ich sicher weiß, billiger her wie in Seraing.

Herr **v. Schloer:** Es ist zwar von anderer Seite schon, wie der Herr Sachverständige eben bemerkt hat, uns Mittheilung geworden über Produktionskosten in England. Es würde aber gewiß nur sehr dankenswerth sein, wenn auch Sie die Güte haben würden, uns Ihr Wissen in dieser Richtung mitzutheilen, schon um des Vergleiches willen mit anderen Angaben.

Herr **Fromm:** Nach neueren Nachrichten aus England sind dort die Produktionspreise im Durchschnitt, nach Mark berechnet, 108—110. Es sollen aber jetzt Werke an der Ostküste bei Middlesborough entstanden sein, welche die Erze billiger aus Spanien importiren, als die Westküste ihre eigenen Cumberlanderze hat, und man hofft dort ebenso wie es in Wales in neuester Zeit der Fall sein soll, die Schienen zu 95—100 M. herstellen zu können, was ich indeß vorerst bezweifle.

Herr **Stumm:** Sie haben uns eben mitgetheilt, daß nach Ihrer Ansicht Angleur die billigsten Bessemer-Schienen in Belgien herstellt. Ich ersehe aus derselben Kostenrechnung, daß Angleur ausschließlich mit englischem Roheisen arbeitet.

Herr **Fromm:** Zu Schienen englisches Hämatiteisen Nr. 3 und deutsches Spiegeleisen.

Herr **Stumm:** Aber nicht sein eigenes, selbst erzeugtes. Glauben Sie, daß Seraing, welches sein eigenes Roheisen verwendet, nicht noch billiger arbeitet?

Herr **Fromm:** Nein, es arbeitet theurer. Das eigene Roheisen kostet mehr als wenn das Etablissement ausschließlich englisches Roheisen Nr. 3 beziehen würde und diese Marke wird jetzt vorzugsweise zur Schienenfabrikation verwendet.

Herr **Stumm:** Natürlich würde ich dabei voraussetzen, daß Angleur in diesem Augenblicke billiger fabrizirt, als es in Selbstkostenrechnung hier steht, denn da für englisches Roheisen ein Betrag von 68 M. ausgeworfen ist, so würde doch wohl Seraing sein Bessemer-Roheisen billiger machen als zu 68 M.

Herr **Fromm:** Ich glaube nicht. Es ist aber bei der Kostenberechnung auffallend, daß die Akkordsätze der Arbeiter so wohlfeil sind, wie wir sie in Deutschland nicht haben können, und dennoch verdienen die Arbeiter einen ebenso hohen und höheren Lohn wie auf deutschen Werken. Der

frühere Direktor von Angleur ist jetzt auf ein rheinisches Stahlwerk bei Ruhrort übergetreten und soll geäußert haben, daß, obschon sie dort das Eisen zu gleichen Preisen haben wie in Angleur, so sei es doch nicht möglich, diese geringen Selbstkosten zu erzielen. Erstens leisteten die Arbeiter viel weniger, auch hätte das Werk zu viel Lasten mit Steuern und verschiedenen anderen Dingen. Auch produzirt Belgien soviel wohlfeier durch seine fabelhaft billigen Tarifsätze für Rohmaterialien, wie ich bereits vorhin erwähnt habe.

b. Arbeiterverhältnisse.

Frage 1:

Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Abeitskräfte zu erhalten?

Nein, die Bevölkerung scheint jetzt Mangel zu leiden.

Frage 2:

Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

Auf den bayerischen Werken ungefähr 600 auf Hochöfen und Walzwerken, weil wir viel weniger produziren wie 1873.

Vorsitzender: Wie groß ist heute die Zahl der Arbeiter?

Herr **Fromm:** Heute sind auf den bayerischen Werken ungefähr 1800 und in Thüringen 500.

Vorsitzender: Das würden also jetzt 2 300 sein, während es früher 2 800 gewesen sind?

Herr **v. Schloer:** Das deckt sich wohl nicht ganz, weil ja die Entwickelung des thüringischen Werkes gerade in diese Periode hineinfällt; dadurch ist ein Arbeiterstand in Thüringen neu hinzugekommen.

Herr **Fromm:** Ich meine nur die bayerischen Werke, auf denselben hat sich die Zahl der Arbeiter um so viel verringert.

Frage 3:

Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

Dieselben stiegen in Folge des rapiden Aufschwungs um 30—35 pCt. im Jahre 1873. Jetzt sind sie wieder ebenso viel und wohl noch etwas mehr gefallen, allein die Leute sind viel schlechter daran wie damals: vermehrte Steuern und zumal die theuren Lebensmittelpreise drücken auf die Arbeiter ganz gewaltig. Denn was in Süddeutschland früher 1 Gulden kostete, kostet jetzt mehr als 2 Mark, und bei Einführung der neuen Währung wurde sofort, was man früher um 1 Gulden hatte, mit 2 Mark berechnet.

Frage 4:

Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

Viel eher eine Erhöhung bei den theuren Lebensmittelpreisen.

Vorsitzender: Damit ist Frage 5:

Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

auch erledigt.

Frage 6:

Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Herr **Fromm:** Diese plötzlichen Lohnerhöhungen im Jahre 1873 waren keineswegs von gutem Einfluß für unsere Arbeiter. Sie gewöhnten sich an Bedürfnisse, die sie jetzt doppelt schmerzlich entbehren müssen, und sie leisteten auch weniger. Auch die Arbeiter waren mehr oder weniger vom Fieber dieser Zeit ergriffen.

Frage 7:

Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

Nein, es ist von Norddeutschland her versucht worden, und zwar mehrfach, aber ohne irgend welchen Erfolg. Die Agitatoren aus Norddeutschland sind mit einem fühlbaren Denkzettel von unseren Leuten heimgeschickt worden.

Frage 8:

Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

In Belgien, England und auch in Oesterreich, zumal in letzterem Lande leistet der slavische Arbeiter mehr als wie unser deutscher. Dazu leben in Belgien und Oesterreich die Arbeiter wohlfeiler als bei uns. In Belgien ist der Verdienst resp. der Akkordsatz fast als analog mit dem auf den deutschen Werken anzusehen, aber dadurch, daß die Leute ungleich mehr leisten, haben sie doch ein höheres Einkommen. In Oesterreich sind die Löhne entschieden wohlfeiler wie bei uns.

Frage 9:

Sind dieselben einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

Ich glaube diese Frage schon durch das beantwortet, was ich vorhin gesagt habe. In England können die Löhne für Berg- und Hüttenarbeiter wohl noch ermäßigt werden, und das ist auch in neuerer Zeit in Schottland und in Middlesborough nicht ohne Erfolg versucht worden. Man ist eben damit beschäftigt, den Lohn der Bergleute in Middlesborough indirekt zu ermäßigen und zwar dadurch, daß man sie wieder zu längerer Arbeitszeit zu zwingen sucht, wie sie bis 1871 dort bestanden hat.

c. Frachten.

Frage 1:

Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

Wir haben in Bayern denjenigen Tarif, welcher für die deutschen Eisenbahnverwaltungen im vorigen Jahre vereinbart worden ist, und ein ähnlicher, nur etwas höherer Tarif ist mit den anderen angrenzenden Ländern, mit Sachsen und Thüringen, wohin wir expotiren, vereinbart worden.

(Herr v. Schloer übernimmt den Vorsitz.)

Frage 2:

Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Es ist der allgemein vereinbarte deutsche Tarif, und zwar sind pro 100 kg und Kilometer für den zweiten Spezialtarif $0,_{51}$ ℳ angesetzt mit einer Expeditionsgebühr von 12 ₰ pro 100 kg, dann für Tarif III. $0,_{27}$ ℳ mit 7 ₰ Expeditionsgebühr. Ich erlaube mir den Tarif im veröffentlichten Original hier beizufügen, — ebenso eine Frachtenskala für die Versendung der Produkte der Maxhütte nach den Hauptabsatzgebieten.

Nr. 29162.

(Die Einführung eines einheitlichen Tarifsystems in Deutschland, hier für den internen Verkehr der bayerischen Staatseisenbahnen betr.)

Mit dem 1. Juli l. Js. tritt für den internen Verkehr der bayerischen Staatsbahnen das für die Eisenbahnen Deutschlands verabredete Tarifsystem in Wirksamkeit.

Der neue Tarif hat für eine Anzahl wichtiger Artikel, wie: Getreide, Eisen, Düngemittel, Salze u. s. w. bedeutende Ermäßigungen im Gefolge, enthält indessen auch mäßige Er-

höhungen der Grundtaxen für Eil- und Stückgüter, dann die Wagenladungsklasse B. und den Spezialtarif I.

Die in den neuen Tarif der bayerischen Staatsbahnen zur Einrechnung kommenden Einheitssätze (Grundtaxen) und Expeditionsgebühren sind folgende:

	pro 100 kg u. km Einheitssätze.	pro 100 kg Expeditionsgebühren.
Eilgut	2,30 Markpf.	24 Markpf.
Stückgut	1,15 "	20 "
Klasse A¹	0,68 "	12 "
Klasse A²	0,55 "	12 "
Klasse B.	0,60 "	12 "
Spezialtarif I.	0,45 "	12 "
" II.	0,34 "	12 "
" III.	0,27	7 "

Vom gleichen Tage an wird für den gesammten Verkehr von und nach den Vizinalbahnstationen neben den aus dem allgemeinen Tarife nach der wirklichen Entfernung sich ergebenden Taxen noch ein besonderer Zuschlag zur Erhebung kommen, welcher für 100 kg

Eilgut	12	Markpfennige
Stückgut	10	" und
Wagenladungsgüter	6	"

beträgt.

Die Ausgabe des neuen Tarifes wird 14 Tage vor dessen Einführungstermin erfolgen.

München, den 7. Mai 1877.

Geneneral-Direktion der Königl. Verkehrs-Anstalten.
Betriebs-Abtheilung.

v. Hocheder. v. Badhauser. Gumppenberg.

Frachten der Maxhütte.

Für Stabeisen und Schienen.

Haidhof-Chemnitz	291 km	1,21 M.	pro 100 kg
" Leipzig	315 "	1,31 "	" " "
" Dresden	379 "	1,57 "	" " "
" Zwickau	243 "	1,02 "	" " "
" Lindau	360 "	1,35 "	" " "
" München	164 "	0,68 "	" " "
" Nürnberg	109 "	0,50 "	" " "
" Augsburg	168 "	0,70 "	" " "
" Regensburg	28 "	0,22 "	" " "
" Passau	145 "	0,62 "	" " "

Für Roheisen und Stahlblöcke.

Haidhof-Rosenberg	51 km	0,21 M.
" Unterwellenborn	296 "	0,93 "

Herr **v. Schloer**: Beschwerden haben Sie nicht zu erheben?

Herr **Fromm**: Das kann man nicht sagen. In Sachsen sind die Tarife immer noch höher als bei uns.

Herr **v. Schloer**: Frage 3:

Genießt das Ausland billigere Frachten, als Sie, und in welcher Weise macht sich dies geltend?

Da wäre der Vergleich mit Belgien am Platze.

Herr **Fromm**: Von England will ich nicht sprechen. Für seinen Export, worauf das Land angewiesen ist, hat es bei seiner insularen Lage nach allen Weltgegenden die billigen Seefrachten; auch das konkurrirende Belgien hat viel wohlfeilere Frachten als wie wir in Deutschland, und ich erlaube mir hier die Frachten für Belgien, wie sie dort für Kohlen und Roheisen normirt sind, anzugeben. Kohlen und Roheisen, innerhalb Belgiens, haben eine Expeditionsgebühr pro Tonne von 1 Frcs., ferner für die Tonnenmeile, d. h. für die Tonne und 5 Kilometer, bei einer Entfernung von 1—15 Meilen 0,20 Frcs., von 16—20 Meilen 0,10 Frcs., von 20 und mehr Tonnenmeilen 0,05 Frcs.

Herr **Meier**: Pro Kilometer?

Herr **Stumm**: Pro Lieue.

Herr **Fromm**: Pro Tonne und 5 Kilometer.

Herr **Stumm**: Also diese 5 Cts., von denen der Herr Sachverständige sprach, betragen pro Kilometer 1 Ct. pro Tonne oder 1/3 ₰ pro Zentner und Meile.

Herr **Fromm**: Wir haben z. B. von den Thüringer Hochöfen nach der Maxhütte durch den leidigen Umweg, den wir machen müssen, eine Entfernung von 290 km, also von ca. 59 Lieues. Dies würde nach belgischem Tarif eine Fracht von 2,96 Frcs., dazu die Expedition 1 Frc. — zusammen 3,96 Frcs. oder 3 M. 16 ₰ ergeben, während wir pro Tonne 9,30 M. zahlen müssen. Es ist also auf jede Tonne gegen die belgische Fracht auf die gleiche Entfernung mehr: 6,13 M.!

Frage 4:

Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

Das ist ganz entschieden der Fall, ich glaube aber, daß die anderen Herren Sachverständigen, welche damit mehr in Berührung kommen, hierüber bessere Auskunft gegeben haben, als ich zu geben vermöchte.

d. Verkaufspreise.

Frage 1:

Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte?

Für Prima-Spiegeleisen 66 M. pro Tonne,
für Bessemer-Roheisen 70—72 M. pro Tonne,
für Stahlschienen (nach dem letzten Vertrage von 1877) 167 M. pro Tonne,
für Grobeisen 122 M. pro Tonne,
für Bandeisen in der Grundpreisdimension und für mittleres Feineisen 128 M.; die feineren Sorten nach der allgemein üblichen Preisskala.
Eiserne Langschwellen zu 138 M. pro Tonne.

Herr **Stumm**: An wen verkaufen Sie das?

Herr **Fromm**: Von den Thüringer Hochöfen an die Marienhütte in Sachsen, nach Westfalen und Oesterreich

Herr **Stumm**: Spiegeleisen auch?

Herr **Fromm**: Auch Spiegeleisen. Einmal wurden auch Posten nach Amerika geschickt, d. h. nicht direkt, sondern durch ein Hamburger Haus.

Herr **Meier**: Das ist von Thüringen aus dahin gegangen?

Herr **Fromm**: Es geht von Thüringen aus mit der Eisenbahn nach Dessau; von dort schwimmt es die Elbe hinab. Für Stahlschienen kann ich den diesjährigen Preis nicht angeben; wir haben noch einen Vertrag vom vorigen Jahre; damals haben wir noch 167 M. bekommen, und zwar war dieser Preis nach den bekannten Submissionsberichten für die Main-Weser-Bahn und für eine andere Bahn berechnet, wo sich die Preise loko Friedberg von den westfälischen Werken ebenso hoch stellten. Man hat uns denselben Preis gewährt, obgleich diese Lieferungspunkte nicht so weit entfernt sind, wie der Grenzpunkt Aschaffenburg.

Herr **v. Schloer**: Damit wäre wohl der Umfang Ihrer Produktion erschöpft?

(Wird bejaht.

Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Herr **Fromm**: Es sind noch einzelne kleinere Werke da, welche welche wohl etwas theuer produziren. Die meisten verarbeiten altes Eisen, auch das nächste größere Werk Wasser-Alfingen soll sich meist auf Alteisen eingerichtet haben.

Frage 3:

Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

Ich überreiche eine Tabelle, worin die Preise, wie sie sich von 1869 bis 1878 gestaltet haben, verzeichnet sind; ferner erlaube ich mir, eine Notiz zu übergeben, über den Frachtverkehr unserer bayerischen Eisenbahnstationen und über bezahlte Frachten 1873 und im vorigen Jahre.

Zusammenstellung
der Verkaufspreise pro 1 000 kg in Mark ab Werk.

	Eisen-schienen.	Stahl-kopf-schienen.	Stab-eisen.	Band-eisen.	Lang-schwellen.
1869	203,50	275,40	219,60	236,60	—
1870	203,50	275,40	200,60	216,00	—
1871	203,50	272,20	217,80	235,00	—
1872	209,20	294,80	289,00	321,00	—
1873	308,60	351,50	346,20	382,40	—
1874	236,60	302,80	209,20	241,20	—
1875	191,70	265,10	163,68	191,58	—
1876	151,40	210,80	155,31	177,63	146
1877	140,00	165,00	131,50	145,50	140
1878	—	—	122,00	132,00	138

Herr **v. Schloer**: Hiernach würde der Güterverkehr der Maxhütte an den Stationen der Ostbahn, jetzt Staatsbahn, betragen haben im Jahre 1873: 3 493 717 Ctr mit einem Frachtverdienst von 1 071 584 ℳ, bei den Hochöfen in Rosenberg 1 987 000 Ctr. mit einem Frachtanfall von 759 302 ℳ 97 ₰. Im Jahre 1877 hat der Güterverkehr betragen, bei der Maxhütte 3 719 949 Ctr., und die Fracht 780 608 ℳ; in Rosenberg 900 000 Ctr mit 520 370 ℳ, Fracht also ca. 1 100 000 ℳ Fracht von den beiden Hüttenwerken im Jahre 1877 zusammen.

Herr **Fromm** Das ist natürlich bei den weiten Koks- und Kohlenfrachten, die wir haben, für uns das Schwierige.

Frage 4:

Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Man richtet sich eben nach den allgemeinen Handelsverhältnissen und nach der Konkurrenz, so daß für verschiedene Zonen und namentlich für die entfernteren, wohlfeilere Preise normirt werden.

Herr **v. Schloer**: Frage 5:

Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

Das hierüber Nöthige ist bereits angegeben, und wir können diese Frage übergehen.

Frage 6:

Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

Herr **Fromm**: Ich glaube, darüber haben andere Sachverständige schon Angaben genug gemacht. Für Oesterreich kann ich nur bemerken, daß in neuerer Zeit dort die Walzeisenpreise nicht unerheblich gestiegen sind. Jetzt kostet gutes Grobeisen 5—$5^1/_2$ Gulden österr. W., Bandeisen 8—14 Gulden, Feineisen 2c 8—12 Gulden Oesterr. W. 2c.

Herr **v. Schloer**: Für welches Gewicht?

Herr **Fromm**: Pro Centner

Herr **v. Schloer**: Ist das gleich 50 kg.

Herr **Fromm**: Ja, Zollzentner.

Frage 7:

Verkauft dasselbe für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt, und in welchem Verhältniß und aus welchen Gründen geschieht dies?

Zumal England und Belgien, ebenso Frankreich. Die belgischen Werke stellen für das Ausland ungleich wohlfeilere Preise für Eisenbahnmaterial als wie sie von den belglischen Bahnen erhalten. Für Schienen, welche ich hier als Norm nehmen will, hat die belgische Verwaltung den letzten Vertrag noch mit den inländischen Werken zu 168 Frcs. die Tonne abgeschlossen. Nach Deutschland sind vor einiger Zeit die Preise frei Grenzstation mit 127 ℳ gestellt worden.

Das Eisenwerk Terrenoire in Frankreich hat auf zwei Jahren für inländische Bahnen Bestellungen erhalten zu 268 Frcs. pro Tonne. Ins Ausland hat das Werk in neuerer Zeit zu 150 Frcs. verkauft.

e. Kreditverhältnisse.

Frage 1:

Finden die Werke ihres Distriktes Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Herr **Fromm**: Bei unserer speziellen Lage nicht.

Herr **v. Schloer**: Auch über

Frage 2:

Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

würden Sie wohl kaum Auskunft geben können.

Frage 3:

Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde?

Herr **Fromm**: Meist werden die Rohmaterialien binnen einem Monat bezahlt, nur hin und wieder wird ein Ziel von 3 Monaten gewährt, oder bei Baarzahlungen $1^1/_2$ pCt. Skonto. Beim Verkauf von Roheisen müssen wir 3—4 Monate mit $1^1/_2$—2 pCt. Skonto gewähren, bei Handelseisen 2 pCt. und bei größeren Lieferungen muß sehr oft, besonders in neuerer Zeit 6 Monate und mehr Kredit gewährt werden, um nur überhaupt die Lieferung zu erhalten. Auch in dieser Beziehung ist das konkurrirende Ausland, namentlich Frankreich und Belgien, so außerordentlich viel besser daran wie wir in Deutschland, ebenso England, denn in Frankreich wird gleich, sowie die Faktura versendet ist, abgegeben.

Herr **Meier**: Bekommen Sie kein Accept von Ihren Abnehmern, wenn Sie auf gewisse Zeit Ziel geben.

Herr **Fromm**: Nein, das ist nicht durchzuführen.

Frage 4:

Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt?

Bei unserer speziellen Lage keine nachtheiligen, aber es ist wohl nicht zu verkennen, daß der plötzliche Wechsel des Münzwesens, sowie die Einziehung so vieler Zirkulationsmittel, ungedeckter Banknoten, die Krise verschärft hat. Zu all diesem kam die Aufhebung der Zölle und so viele andere Dinge in die Gesetzgebung, die keineswegs für die Entwickelung vortheilhaft gewesen sind.

Frage 5:

Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

Viel günstiger wie im Inland; der Zinsfuß ist geringer und für die Industrie sind viel leichter größere Kredite zu erlangen.

Herr **v. Schloer:**

f. Einfluß der Gesetzgebung.

Frage 1:

In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?

Frage 2:

Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung u. s. w.

Wie macht sich das Steuersystem, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, das Aktiengesetz fühlbar?

Herr **Fromm:** Das direkte Besteuerungssystem, wie wir es in Deutschland haben, ist wohl drückender als das der Nachbarstaaten. Der englische Arbeiter ist bis zu 100 Pfd. Einkommen frei von Abgaben, der belgische hat gar keine, dagegen muß der deutsche außer den direkten Staatssteuern noch hohe Kommunalsteuern bezahlen. Hiervon macht nur Bayern eine Ausnahme. Dort haben viele Gemeinden, um ihre Lasten zu decken, das Recht, eine indirekte Steuer zu erheben und es sind in Folge dessen alle, die in den Gemeinden wohnen, sehr häufig frei von jeder Kommunalabgabe. In der Nähe der Maxhütte giebt es ein Städtchen, welches eine indirekte Steuer auf Getränke hat. Dorthin ziehen sich unsere Arbeiter vorzugsweise. Es ist dort eine kleine Arbeitervorstadt entstanden, weil sie von direkten Gemeindesteuern ganz und gar frei sind.

Herr **Meier:** Liegt es in der Befugniß der Kommune, diese Steuern aufzulegen, oder ist höhere Genehmigung dazu erforderlich?

Herr **Fromm:** Dazu ist die Genehmigung der Regierung erforderlich.

Herr **v. Schloer:** Jede Gemeinde hat das Recht eine solche Abgabe zu erheben, wenn sie das Bedürfniß nachzuweisen im Stande ist, muß aber natürlich für eine solche Besteuerung die Genehmigung der vorgesetzten Behörde einholen. Es wäre nun sehr wünschenswerth, wenn Sie uns aus Ihrer eigenen Erfahrung angeben könnten, welcher Prozentsatz bei der direkten Besteuerung in Bayern von dem Einkommen der Arbeiter beiläufig in Anspruch genommen wird?

Herr **Fromm:** Genau weiß ich die Zahlen nicht.

Herr **v. Schloer:** Oder, wenn ich so fragen darf: wie viel haben Arbeiter in der Kategorie der Tagelöhner Steuern zu bezahlen? wieviel etwa die Vorarbeiter mit einem höheren Verdienst?

Herr **Fromm:** Arbeiter in der Kategorie der Tagelöhner haben 3—4 *M.* zu bezahlen, dagegen die besseren Arbeiter kommen schon auf 18—20 *M.* und in neuerer Zeit kommen bei denen, die in kleinen Gemeinden wohnen, noch etliche Mark Gemeindesteuern hinzu, aber im Großen und Ganzen sind die Steuern in Bayern nicht drückend, obwohl in neuerer Zeit bei der Eintreibung mit viel größerer Rigorosität verfahren wird.

Herr **v. Schloer:** Und die Gewerbeordnung?

Herr **Fromm:** Gewerbeordnung, Freizügigkeitsgesetz und so manches Andere, alle diese neueren Gesetze sind wenig praktisch und zumal die Freigabe der Schankwirthschaften hat sich sehr schlimm bemerkbar gemacht, namentlich den unverheiratheten Leuten wird durch die vielen Kneipen der letzte Pfennig aus der Tasche gezogen.

Herr **v. Schloer:** Hat das Berggesetz nachtheiligen Einfluß?

Herr **Fromm:** Nein.

Heer **v. Schloer:** Die allgemeine Wehrpflicht?

Herr **Fromm:** Die ist nicht zu entbehren, aber es ist durch dieselbe die deutsche Industrie und namentlich die Eisenindustrie ganz wesentlich benachtheiligt gegen die Nachbarländer und wenn auch Frankreich jetzt die allgemeine Wehrpflicht hat, so wird die Hälfte der Mannschaften immer nur 6 Monate bei der Fahne gehalten. England und Belgien sind ja so zu sagen ganz frei davon, wogegen uns in Deutschland gerade die jungen Arbeiter, wenn sie eben so weit sind, um tüchtig und brauchbar zu werden, auf 3 Jahre der Arbeit entzogen werden; kommen sie zurück, dann brauchen sie immer längere Zeit ehe sie sich wieder einarbeiten, und müssen, da die Stellen, welche sie früher hatten, inzwischen besetzt sind, wieder von unten anfangen.

Herr **v. Schloer:** Die Schulpflicht?

Herr **Fromm:** Hat keinen nachtheiligen Einfluß.

Herr **v. Schloer:** Die Aktiengesetzgebung?

Herr **Fromm:** Für uns speziell hat sie keinen Nachtheil gehabt; aber das Aktiengesetz, wie es heute besteht, ist im Allgemeinen gewiß nicht geeignet für die Berg- und Hütteninindustrie.

g. Allgemeine Lage.

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Vollauf nicht.

Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen sie?

Wir haben in den letzten Jahren 23 pCt. Dividende vertheilt. Diese vertheilt sich aber, wie schon Eingangs bemerkt worden ist, eigentlich auf 9 200 000 *M.*; lange Jahre hindurch ist aber wenig vertheilt worden.

Im Jahre 1854 55 wurde gar nichts vertheilt; im Jahre 1856 ebensowenig, obgleich 9 pCt. verdient waren; 1857 sind 16 pCt. gewonnen, davon aber nur 4 pCt. vertheilt worden; 1858 wurden 10 pCt. gewonnen, davon wieder nur vertheilt 4 pCt.; 1859 11 pCt. gewonnen und 4 pCt. vertheilt; 1860 $10^1/_2$ pCt. gewonnen, 5 pCt. vertheilt; 1861 9 pCt gewonnen, 4 pCt. vertheilt; 1862 14 pCt. gewonnen, 5 pCt. vertheilt; 1863 14 pCt. gewonnen, 6 pCt. vertheilt; 1864 17 pCt. gewonnen, 5 pCt. vertheilt; 1865 wurden 15 pCt. gewonnen, davon nur 6 pCt. vertheilt; 1866 25 pCt. gewonnen, 7 pCt. vertheilt und 18 pCt. abgeschrieben; 1867 wurden 32 pCt. vom Aktienkapital verdient, 8 pCt. vertheilt und 24 pCt. auf Amortisation resp. Weiterentwickelung des Unternehmens verwendet; 1869 und 1870 wurden 52 pCt. gewonnen, 7 pCt. vertheilt und 45 pCt. abgeschrieben; 1871 wurden verdient 58 pCt., davon 40 pCt. abgeschrieben, 13 pCt. vertheilt; 1872 wurden 76 pCt. verdient, davon sind 35 pCt. vertheilt und 41 pCt. abgeschrieben worden. In den folgenden 2 Jahren war die Dividende außerordentlich hoch und zwar aus zwei Ursachen: Bei dem beispiellos wohlfeilen Erwerb der Thüringer Gruben waren auf den Gruben 600 000 Ctr. Spatheisenstein gefördert und sind damals verhüttet worden ohne Anrechnung des Werthes, die Dividende steigerte sich hierdurch bedeutend, außerdem haben wir mehrere größere Antheile von Gruben in Thüringen zu hohen Preisen verkauft, und diese haben die Dividende in den Jahren 1873 und 1874 erhöht. 1876 wurden 67 pCt. gewonnen, davon sind 42 pCt. vertheilt worden und der Rest wurde abgeschrieben; 1877/78 sind 23 pCt. abgeschrieben und 23 pCt. vertheilt worden. Die Dividenden der letzten Jahre rühren davon her, daß wir 1873 und 1874 große Schienenlieferungen übernommen hatten, deren Abwickelung sich bis auf das vorige Jahr ausgedehnt hat; 1874 hielten wir die Preise, zu welchen wir die Schienenlieferung übernommen, für zu gering. Es

wurden damals, wie 1872, mehrere andere Werke aufgefordert, aber unsere Preise waren nicht unwesentlich wohlfeiler, als wie diejenigen, welche die Anderen, franko Grenzstation, stellten. Das Werk von Hösch erhielt ein größeres Quantum für die obere Donauthalbahn. Der gleiche Fall war 1872. Damals vergab die bayerische Bahn, als die Preise anfingen so rasch zu steigen, ungefähr 700 000 Ctr. Schienen auf einmal. Wir wurden zuerst zur Preisabgabe aufgefordert und mit uns die Saarwerke (von Burbach weiß ich es wenigstens bestimmt), dann noch einige rheinisch-westfälische Werke. Alle waren in ihren Preisen namhaft höher. Nun hätte man uns das ganze Quantum wohl übergeben, aber wir konnten es für den bestimmten Termin nicht übernehmen, und so verloren wir an der Lieferung, welche wir übernahmen, gegen die Preise der rheinischen und Saarwerke über 500 000 Gulden; denn um so viel waren wir niederer im Preise. 1873 schloß die bayerische Verwaltung mit einem außerbayerischen Werk eine Schienenlieferung für Vizinalbahnen ab, durch einen Unterhändler — dies waren die theuersten Schienen, die je nach Bayern gekommen sind. Der Preis war, so viel ich mich entsinne, ungefähr 11 Gulden für Schienen und 15 Gulden für Laschen und Unterlagerplatten. 1874 wurden, wie bereits erwähnt, die Schienenlieferungen für die obere Donauthalbahn und die Fichtelgebirgsbahnen vergeben. Diese Lieferungen sind uns, weil wir wohlfeiler waren, zum größten Theil übertragen worden. — Weil die Bahnen viel später fertig wurden, als man vorausgesehen hatte, so dehnten sich die Lieferungen aus bis in das vorige Jahr hinein, wo wir noch 60 000 Ctr. ablieferten. An diesen Lieferungen verdienten wir sehr viel, weil in den letzten 4 Jahren die Preise der Rohmaterialien, Kohlen und Koks so sehr fielen. — In den letzten Jahren sind mehrere Lieferungen, sowohl Vizinalbahnschienen, als auch Stahlschienen und Langschwellen, an die Saar- und rheinisch-westfälischen Werke vergeben worden, weil diese wohlfeilere Preise, wie die Maxhütte hatten.

Herr **Meier**: Es war mir interessant zu hören, was Sie kleine Dividende nennen.

Herr **Fromm**: Bis 1870 war die Maximaldividende 7 pCt.

Herr **v. Schloer**: Wenn der Herr Sachverständige bemerkte, daß sich die 23 pCt. auf 9 200 000 *M.* vertheilen, so wollten Sie damit sagen, daß der Divisor für diese 23 pCt. nur 3 000 000 *M.* war, während der Werth, der in Ihrem Etablissement steckt, auf 9 200 000 *M.* sich beläuft. Es ist aber auch dies nur die Summe, die in den Werken steckt; die anderen Beträge, die nebenher laufen und eigentlich auch mit arbeiten im Geschäfte — wenn ich anders Ihre Ansicht richtig auffasse — beschränken sich nicht auf die 9 200 000 *M.* der festen Anlagen. Bei Berechnung des Ertrages müßten wohl auch die übrigen Aktiven, die sonst noch in Ihrer Bilanz figuriren, in Betracht kommen?

Herr **Fromm**: Ja! Ich glaube hier bemerken zu sollen, obschon es eigentlich nicht zum Ganzen gehört, daß uns vielfach vorgeworfen wird, wir würden einseitig von der bayerischen Regierung begünstigt. Das ist entschieden nicht der Fall Bei gleichen Preisen loko Grenzstation erhalten wir die Lieferung. Es ist aber auch zu berücksichtigen, welchen Verkehr wir den bayerischen Linien schaffen, an welchen unsere Werke liegen. Auf der anderen Seite müssen wir von Jahr zu Jahr Unmassen alter Eisenschienen übernehmen zu einem meist höheren Preise, als der Marktpreis ergiebt. Nur etwa in den letzen zwei Jahren überließ man uns die alten Schienen zu Preisen, wie sie auch anderwärts bezahlt worden sind.

Herr **v. Schloer**: Wir werden auf die Frage noch einmal zurück kommen, wenn es sich darum handeln wird, welche Begünstigung die inländische Eisenindustrie zur Zeit genießt.

Frage 3:

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?

Wie sich dieses Verhältniß seit 1869 entwickelt hat, haben Sie schon angegeben Die nächste

Frage 4:

Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurirenden Auslande?

Herr **Fromm**: Die deutsche Eisenindustrie leidet im Moment entschieden an Ueberpoduktion, die zumeist entstanden ist durch den Rückgang der Konsumtion des Inlandes, durch den verminderten Bedarf der Eisenbahn und durch Rückgang des allgemeinen Bedarfs an Eisen. England z. B. hat den kolossalen Export nach Amerika so zu sagen ganz verloren, der sich mindestens auf 1 Million Tons belaufen hat, aber es produzirt darum nicht nur nicht weniger wie 1873, sondern mehr. In Deutschland ist wenn man den statistischen Zusammenstellungen Glauben schenken darf, der Bedarf bereits unter dem des Jahres 1869 gesunken und Deutschland produzirt überdies per Kopf der Bevölkerung ungleich weniger wie England und Belgien. Diese müssen die kolossale Ueberproduktion, welche sie haben, unter allen Umständen ins Ausland werfen und diese Länder tragen faktisch die Schuld an der internationalen Ueberproduktion, und diese findet in Deutschland bei dem System des einseitigen Freihandels den besten Markt.

Herr **v. Schloer**:

II.

Wirkung der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markte.

Frage 1:

Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Herr **Fromm**: Wir finden, seitdem wir nach Norden unser Handelseisen verkaufen, überall England mit seinen Fein- und Bandeisen. In den sächsischen großen Konsumtionsorten findet sich überall das englische Bandeisen namentlich z. B in Leipzig. Aber am meisten macht sich die inländische Konkurrenz seit einem Jahre fühlbar. Unsere Lage hat zwar ziemlich große Vorzüge, weil wir gegen die Konkurrenz von Westen her durch deren größere Frachten geschützt sind, aber diese sind in der neueren Zeit auf lange Entfernungen sehr ermäßigt worden. Wir haben jetzt die ganze schwere Konkurrenz der Saar- und Lothringischen Werke auszuhalten, und diese sind in der Lage, durch ihre billigere Produktion uns wesentlich Konkurrenz zu machen, wenngleich unsere Qualität ungleich besser ist.

Nach Osten können wir nicht hinaus, weil wir der österreichischen Grenze so nahe liegen; hätten wir Oesterreich frei, dann wäre unser Absatzgebiet ein weites und schönes, aber nach Westen, Nord und Nordost begegnen wir überall der Konkurrenz von der Saar, Lothringen, Westfalen und Schlesien. In Oesterreich sind die hohen Eingangszölle für den Export aus Deutschland sehr erschwerend, überdies bildet die Valuta einen zweiten Schutzzoll für die österreichische Eisenindustrie, während sie für den Export als Ausfuhrprämie wirkt.

Herr **v. Schloer**: Frage 2:

Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

Herr **Fromm**: Das habe ich schon vorhin erwähnt.

Herr **v. Schloer**: Frage 3:
Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Herr **Fromm**: Nein.

Herr **v. Schloer**: Frage 4:
Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

Frage 5:
Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

Herr **Fromm**: Indirekt auch, weil es mit den billigen Offerten die inländischen Preise drückt.

Herr **v. Schloer**: Frage 6:
Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Herr **Fromm**: Das englische Stabeisen finden wir in Sachsen, bis Leipzig und Chemnitz.

Herr **v. Schloer**: Vom süddeutschen Markte ist es ausgeschlossen?

(Wird bejaht.)

Herr **Stumm**: Das bezieht sich nicht auf englisches Gießereieisen?

Herr **Fromm**: Nein, das ist überall in Bayern zu finden, z. B. die königlichen Werke, welche Gießereien betreiben, haben die Hochöfen kalt gelegt und arbeiten mit englischem Eisen.

Herr **v. Schloer**: Frage 7:
Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

Herr **Fromm**: Darüber kann ich keine Auskunft geben.

Herr **v. Schloer**: Frage 8:
Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

Herr **Fromm**: Ist bereits beantwortet.

Herr **v. Schloer**: Frage 9:
Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Herr **Fromm**: Wir haben direkt von den titres d'acquits à caution nichts zu leiden, aber wir haben einen Fall in Regensburg. Diese Stadt hat vor einigen Jahren eine große Wasserleitung hergestellt, und die Röhren zu derselben sind aus Pont à Mousson bezogen worden, angeblich, weil sie wohlfeiler waren als die von den Saarwerken. Wahrscheinlich ist durch die titres d'acquits der ausnahmsweise billigere Preis ermöglicht worden.

Herr **Stumm**: Regensburg befindet sich in der Liste, die von einem früheren Sachverständigen vorgelegt worden ist, über die Städte, für welche Pont à Mousson die Wasserleitungen ausgeführt hat.

Herr **v. Schloer**: Frage 10:
Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Herr **Fromm**: Sie sind entschieden vorhanden so lange die einseitige Zollfreiheit besteht, und jetzt kommt das rapide Herabgehen der Preise in England hinzu, und allem Anschein nach versucht England mit allen Mitteln eben jetzt die deutsche Eisenindustrie lahm zu legen.

Herr **v. Schloer**: Frage 11:
Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche oder kommunale Behörden oder an Private statt?

Herr **Fromm**: Von Seiten staatlicher Behörden glaube ich es entschieden.

Herr **Stumm**: Sie haben vorhin die Ansicht ausgesprochen, daß bei Ihnen eine Begünstigung des Staats hinsichtlich der Schienenlieferung anderen inländischen Werken gegenüber nicht stattfindet — ich will das nicht weiter diskutiren, weil ich der Ansicht bin, daß das Verhältniß zwischen den inländischen Werken nicht streng zur Sache gehört, ohne mich Ihrer Ansicht ohne Weiteres anschließen zu wollen — ich lasse es dahingestellt. Würden Sie aber der Ansicht sein, daß, wenn das Ausland, d. h. Belgien oder England, heute Schienenpreise stellte, die erheblich billiger als die Ihrigen sein würden, die Staatsbahn Ihnen höhere Preise bewilligen würde als den belgischen oder englischen Werken?

Herr **Fromm**: Ja, ganz entschieden.

Herr **v. Schloer**: Frage 12:
In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Herr **Fromm**: Dieselbe würde uns entschieden erdrücken, wie schon die letzten Submissionsberichte beweisen.

Herr **v. Schloer**: Frage 13:
Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Herr **Fromm**: England gewiß, insbesondere für sein Bessemerroheisen und Stahlschienen.

Herr **v. Schloer**: Frage 14:
In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Herr **Fromm**: In Thüringen würden wir wohl zuletzt noch etwas nachgeben können, aber in Baiern entschieden nicht mehr, denn wir sind schon jetzt mit den Verkaufspreisen für Handelseisen fast an den Selbstkosten angekommen und voraussichtlich wird es mit Schienen nicht anders sein, wenn es uns gelingt, neue Aufträge in nächster Zeit zu erhalten.

Herr **v. Schloer**: Frage 15:
Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Herr **Fromm**: Wesentliche Betriebsverbesserungen haben wir seit 1873 nicht eingeführt, mit Ausnahme der direkten Stahlarbeit aus den Hochöfen. Man strebt aber fort und fort zu verbessern und mehr zu ökonomisiren, aber für uns ist unter den gegebenen Verhältnissen es nicht mehr möglich, die Selbstkosten noch zu ermäßigen oder überhaupt vorerst wesentliche Verbesserungen einzuführen.

Herr **v. Schloer**: Frage 16:
Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

Herr **Fromm**: In England stellt man bei der Stahlfabrikation viel größere Massen mit denselben Apparaten als früher her. Das ist zwar theilweise auch in Deutschland der Fall, leider fehlt uns der Absatz für die zu erreichenden großen Produktionsmengen.

Herr **v. Schloer**: Stehen die Produktionseinrichtungen im Inlande höher als im Auslande? Ich meine die Vollkommenheit der technischen Einrichtungen?

Herr **Fromm**: In technischen Einrichtungen sind wir eben so weit wie das Ausland.

Herr **v. Schloer**: Frage 17:

Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Herr **Fromm**: Nein.

Herr **v. Schloer**: Frage 18:

Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Herr **Fromm**: Ja, insofern schon, weil viele Hochöfen kalt gelegt wurden und eine Menge Kupolofen-Gießereien entstanden sind und einige Walzwerke, welche sich lediglich auf die Verarbeitung englischen Bessemerroheisens verlegen. In Westfalen bestehen zwei solcher Werke, welche fast nur englisches Bessemerroheisen verarbeiten und diese vermögen jetzt entschieden wohlfeiler zu arbeiten, als jene Werke, welche eine Urproduktion haben, also das Roheisen in eigenen Hochöfen erblasen.

Herr **v. Schloer**: Frage 19:

Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Herr **Fromm**: Hebt sich auch der Konsum im Allgemeinen, so wird die Eisenindustrie so lange wie sie schutzlos ist, ohne Zölle, sich darum nicht heben, denn sobald die Preise etwas anziehen, wirft uns das Ausland seine Ueberproduktion noch mehr auf den Hals als jetzt.

Herr **v. Schloer**:

III.

Die deutsche Eisenindustrie auf auswärtigem Markte und der Einfluß ausländischer Zollsätze.

Frage 1:

Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

Herr **Fromm**: Wir haben früher nach Oesterreich exportirt Luppeneisen und Grubenschienen. Der Zoll für Luppeneisen war durch den Handelsvertrag von 1868, wenn ich nicht irre, auf 1 *M.* 25 *₰* pro Zentner festgesetzt. Oesterreich hat in den Jahren wo es auch viel Bedarf an Luppeneisen hatte, die Zölle auf Andrängen der österreichischen Walzwerke auf 50 *₰* = 25 Kr. ermäßigt, aber seit dem vorigen Frühjahr ist der alte erhöhte Satz wieder eingeführt. Wir hatten ziemlich starken Export von Grubenschienen nach Oesterreich in das nördliche böhmische Kohlenrevier, wo sich der Braunkohlenbergbau so kolossal entwickelt hat, und nach Südösterreich; auf einmal kam im vorigen Jahre fast gleichzeitig die Nachricht von unseren Abnehmern, wir möchten reklamiren, denn die Zölle für Grubenschienen seien höher gestellt und man berechne für Grubenschienen jetzt die Zölle wie für profilirtes Eisen, was per Waggon eine Erhöhung von 80 *M.* ausmacht. Vermuthlich haben sich die österreichischen Hüttenwerke in Böhmen sowohl als auch die südösterreichischen beschwert, daß bei ihrer ohnehin gedrückten Lage das Ausland diesen Artikel einführe.

Herr **v. Schloer**: Die nächste Frage 2:

Nach welchen Gegenden, in welchen Produkten und Quantitäten ist dies der Fall?

ist schon beantwortet.

Die Quantitäten an Rohschienen und Grubenschienen, die Sie nach Oesterreich exportirt haben, sind Sie vielleicht anzugeben nicht in der Lage?

Herr **Fromm**: An Grubenschienen und Luppeneisen einmal in einem Jahre über 30 000 Ctr.

Herr **Stumm**: Erinnern Sie sich, in welchem Jahre das gewesen ist?

Herr **Fromm**: Das war, wenn ich mich recht entsinne, 1873/74 bis zum vorigen Jahre haben wir noch immer kleine Quantitäten geliefert.

Herr **v. Schloer**: Die nächste Frage 3:

In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen?

ist erledigt.

Herr **Stumm**: Es würde damit konstatirt sein, daß Sie gerade in den beiden Jahren, seitdem der Zoll aufgehoben worden ist, weniger nach Oesterreich exportirt haben als zur Zeit, wo der Zoll noch bestand?

Herr **Fromm**: Ja!

Herr **Meier**: Damals 1873/74 bestand noch der Stabeisenzoll?

Herr **v. Schloer**: Damals haben Sie ausgeführt, jetzt führen Sie nicht mehr aus?

Herr **Fromm**: Ja!

Frage 4:

Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der dortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

In Oesterreich ist an die Bahnen absolut nichts abzusetzen; diese haben von der Regierung, von welcher sie mehr oder weniger abhängen, die Weisung erhalten, vom Inlande ihren Bedarf zu decken; in Belgien ist das ebenso der Fall, die belgische Regierung vergiebt ihre Schienen nur an die beiden inländischen Walzwerke; England gleichfalls, dort wird vorgeschrieben: nur aus einem englischen Werke dürfe das Material bezogen werden.

Herr **v. Schloer**: Frage 5:

Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Herr **Fromm**: Ich kann keine Auskunft geben.

Herr **v. Schloer**: Frage 6:

Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden?

Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Herr **Fromm**: Entschieden nach allen Richtungen hin mit Ausnahme von England und vielleicht etwa von Belgien.

Herr **Stumm**: Sie würden, wenn Oesterreich die Zölle wegfallen ließe, die ganze Produktion nach Oesterreich werfen können?

Herr **Fromm**: Wir könnten unsere Produktion verdoppeln. Valuta oder Zoll — wenigstens eines sollte wegbleiben. Die Valuta ist periodisch fast eben so hoch wie der Zoll selbst, — beim Export bildet dieselbe eine Prämie und dieses Verhältniß weiß die österreichische Industrie sehr wohl zu benutzen.

Herr **v. Schloer**: Frage 8:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Herr **Fromm**: Nein.

Herr **v. Schloer**: Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

Herr Stumm: Ich möchte da auf die Selbstkostenberechnung des Werkes von Angleur zurückkommen. Sie haben dort — oder vielmehr Sie nicht, sondern diejenigen, welche die Selbstkostenberechnung aufgestellt haben — 68 *M.* für englisches Bessemer-Roheisen eingestellt. Ist darin der belgische Roheisenzoll einbegriffen oder nicht?

Herr Fromm: Ja, alles loko Werk.

Herr Stumm: Ich möchte darauf aufmerksam machen, daß, da die belgischen Werke, wie wir erfahren haben, berechtigt sind, für den Export das Roheisen zollfrei einzuführen, dann die uns hier mitgetheilten Selbstkosten in ihrer Wirkung auf den deutschen Markt vermindert werden müssen in dem Verhältniß des belgischen Roheisenzolls von 5 Frcs. pro Tonne.

Herr v. Schloer: Frage 10:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

Herr Fromm: Ich kann keine Auskunft geben.

Herr v. Schloer: Frage 1:

IV.

Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Frage 1:

Erfordert die Forterxistenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Herr Fromm: Entschieden!

Herr v. Schloer: Frage 2:

Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Herr Fromm: O ja, mit Ausnahme Englands, aber ich glaube, wenn alle Staaten ihre Zölle fallen ließen, da könnte man England mit in den Kauf nehmen. Die französische und österreichische Eisenindustrie würde von Deutschland überflügelt werden, wie die Verhältnisse jetzt liegen. In Oesterreich würden wir einen großen Absatz erhalten; nicht nur wir, sondern auch die Saar- und Lothringer Werke.

Herr Stumm: Ihr spezielles Werk würde also selbst durch das Hereinbrechen der englischen Konkurrenz seinen Absatz nach Oesterreich finden?

Fromm: Wahrscheinlich.

Herr v. Schloer: Frage 3:

Wie hoch müssen anderenfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Herr Fromm: Nach meiner 36jährigen Erfahrung und nach den bestehenden Verhältnissen sollte nach meiner vollen Ueberzeugung für Roheisen ein Zoll von mindestens 50 *₰* oder 10 *M.* pro Tonne, und 1,50 *M.* für fertiges Eisen oder 30 *M.* pro Tonne festgestellt werden. Ich halte diese beiden Zahlen für Minimalsätze; werden die Zölle niederer bemessen, dann sind es eben Finanz-, aber nicht einmal mäßige Schutzzölle. Ich spreche nicht pro domo, da unsere Thüringer Hochöfen vielleicht forterxistiren, wenn auch nicht prosperiren würden; aber der Niederrhein, Westfalen und Schlesien würden ihre Eisenindustrie opfern müssen, ebenso wären auch bayerische Werke nicht mehr lebensfähig.

Ich habe Schlesien im letzten Frühjahr bereist, um mich über die dortigen Verhältnisse zu orientiren und ebenso kenne ich die Lage der Hüttenwerke am Niederrhein und in Westfalen. Die Industrie in diesen Provinzen ist dem Untergang geweiht, wenn nicht entsprechende Zölle sie gegen eine ausländische Konkurrenz schützen, welche ihnen durch natürliche Verhältnisse überlegen ist und diese lassen sich auch durch vollendetste Technik nicht ausgleichen. Wird namentlich der Hochofenbetrieb, durch einen entsprechenden Schutz wieder belebt, so wirkt das auf weite ausgedehnte Kreise. Man bedenke nur, ein Hochofen mittlerer Produktion bedarf 9 bis 10 000 Ladungen Material zu 200 Ctr.; er konsumirt ferner mindestens 5—600 000 Ctr. Kohlen.

Würde der Import von englischem Roheisen zum größeren Theile aufhören, dann müßten mindestens 30 Hochöfen wieder flammen und 1 500 000—1 800 000 Ctr. Kohlen verbraucht werden, dieses Quantum würde mehr gefördert werden, und die Kohlenindustrie bedarf ebenso eines Aufschwungs, wie die Eisenindustrie, denn sie ist auch in einer schlimmen Lage, und überdies wenn mehr Hochöfen betrieben werden, dann findet die meist ärmere Bevölkerung der Gebirgsgegenden Verdienst beim Erzbergbau, z. B. auf dem Hundsrück und dem Soonwalde. Diese letzteren Gegenden gehen der totalen Verarmung entgegen; bisher war dort eine Eisenindustrie, welche sich mit der Herstellung von Gußwaaren für den täglichen Gebrauch direkt aus Hochöfen befaßte, und dieselbe hat bis in die neueste Zeit florirt, sowohl durch die hohe Technik als durch einen sehr ökonomischen Betrieb. Der Konsum dieser Gußwaaren hat entschieden abgenommen auf der einen Seite, aber auf der anderen Seite steht das englische Eisen jetzt so wohlfeil ein, daß ein Ofen nach dem anderen kalt gelegt wird. Auf der Rheinböller Hütte, welche die größte Gußwaarenproduktion hat, und welche ich seit meiner Jugend genau kenne, ist es soweit gekommen, daß der letzte Hochofen vor etlichen Wochen kalt gestellt worden ist, und die Besitzer, die allerdings sehr kapitalkräftig sind, haben von der billigen Einfuhr des englischen Eisens profitirt, und ein großes Quantum sich gesichert; aber was ist die Folge? Sie haben den Erzbergbau bereits seit 2 Jahren eingestellt. Die kleineren Leute auf dem Hundsrück und dem Soonwalde verarmen immer mehr. Der Gerichtsvollzieher kommt nicht mehr aus den Häusern. Früher, wenn die Bevölkerung Steuern zu zahlen hatte, wurden Erze gefahren oder sie gingen in die Gruben. Das waren Nebenverdienste bei dem kärglichen Ackerbau dortiger Gegend, und so ist es in vielen anderen Landschaften. Ich habe das eine Beispiel gewählt, von so vielen sich darbietenden, um zu zeigen, wohin der einseitige Freihandel führt. Zu jedem Zentner Roheisen sind 5 Ctr. Rohmaterialien erforderlich; blüht der Hochofenbetrieb, dann fällt den Bahnen der Transport dieser 5 Ctr. auf längere und kürzere Distanzen zu. Beim Import von fremdem Eisen haben sie nur 1 statt 5 und 6 Ztr. zu verfrachten. Eine blühende Hochofenindustrie wirkt wie gesagt lohnend und belebend auf weite Kreise. Ein Zollschutz von 50 *₰* pro Zentner gleicht nicht einmal die Präponderanz der englischen Roheisenproduktion vollständig aus.

Herr Stumm: Sie würden der Ansicht sein, daß die Wiedereinführung des Roheisenzolles von 50 *₰* pro Zentner diese Hochofenindustrie auf dem Hundsrück wieder aufleben machen würde?

Herr Fromm: Ja. Sie haben die Erze ganz außerordentlich wohlfeil und auf der anderen Seite ist die Technik dort sehr vollendet.

Herr v. Schloer: Sie wollen blos für diese beiden Eisengattungen Zölle angeben, weitere Zölle für die weiteren Produkte der Eisenindustrie aber nicht?

Herr Fromm: Es müßte allerdings für die feineren Eisenwaaren eine Skala festgestellt werden, am besten nach dem Werth, nicht nach dem Gewicht. Die Saar und Lothringen haben vielleicht solche natürlichen Verhältnisse, daß sie auch ohne Zoll forterxistiren können, aber auch ihnen wird ein Zollschutz wohl thun. Ich bin fest überzeugt, auch das fremde Gießereiroheisen vermögen wir ganz zu entbehren, denn wir

haben viele geeignete Erze, aber es bedarf nur des Vertrauens, daß wieder etwas gewagt wird. Ich erinnere mich der Zeit aus meiner Jugend, im Anfang der 40er Jahre, wo auch das Roheisen frei einging; damals wurde agitirt, gerade wie jetzt, für und gegen Zölle — wie endlich der Zoll eingeführt war, entstand, nicht einmal zwei Jahre später, der erste Kokshochofen, und von da ab datirt die im Ganzen große und bis 1873 glückliche Entwickelung der Roheisenproduktion in Deutschland und die Mehrung des Nationalwohlstandes.

Ich erlaube mir noch zu bemerken, daß damals, ebenso wie jetzt, der Hochofenbetrieb — freilich zu der Zeit Alles in kleinen Verhältnissen — auf Gießereiroheisen ebenso krank war; allenthalben das schottische Gießereiroheisen, und sogar auf der damals königlichen Saynerhütte wurden nur mehr Kupolöfen mit englischem Eisen betrieben.

Herr **Stumm**: Sie würden die Einführung von Zöllen für die Maxhütte nicht für nothwendig halten?

Herr **Fromm**: Zoll auf Stabeisen und Schienen auch für die bayrischen Werke.

Herr **v. Schlver**: Wenn ich richtig aufgefaßt habe, sind Sie der Ansicht, daß Zölle für diese Spezialität Ihrer Produktion weniger nothwendig wären?

Herr **Fromm**: Bessemerroheisen, Schienen, und Spiegeleisen vermöchten wir vielleicht in Thüringen noch herzustellen, aber welchen Sinn hat es, wenn zu uns alles frei eingeht und wir nirgends hinaus können, das ist mir unverständlich. Die anderen Staaten haben sich dem Vorgehen Deutschlands mit Aufhebung der Eisenzölle nicht nur nicht angeschlossen, sondern haben meist die Eisenzölle erhöht; man darf nur an die Schweiz, Rußland und Oesterreich erinnern.

Frage 4:

> Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:
> a) für die Eisenindustrie selbst,
> b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

Das ist schon theilweise in der vorigen Frage erörtert worden; aber die lohnende Produktion und die lohnende Konsumtion geht Hand in Hand; der Kohlenbergbau würde sich beleben, die Bahnen würden ganz andere Frachten bekommen, und für den kleinen Konsumenten entstände kein Nachtheil. — Ich habe das zweifelhafte Glück gehabt in Süddeutschland einen genauen Einblick in den Betrieb eines großen Gutes zu gewinnen. Der Vorbesitzer hatte das Gut auf die höchste Kulturstufe gebracht, dasselbe gilt als Musterwirthschaft in Süddeutschland.

Ich habe die Rechnungen der Schmiede und Schlosser, welche für das Gut gearbeitet, von 1873 an genau durchgesehen und gefunden, nicht nur daß diese Gewerbsleute jetzt noch dieselben Preise stellen, wie 1873, sondern auch, daß sie den Händlern das Eisen noch unverhältnißmäßig theuer bezahlen müssen. Ich habe umsomehr einen Maßstab gehabt, weil die Händler das Eisen von der Maxhütte bezogen hatten. Ferner ist der Konsum der Landwirthschaft an Eisen nicht so bedeutend, als man glaubt; dieselbe würde nichts verlieren durch die Wiedereinführung des Eisenzolles, im Gegentheil gewinnen durch vermehrten Konsum ihrer Produkte, denn keine Konsumenten ohne Produzenten.

Durch das Aufheben der Zölle haben nur die Importeure in den Hafenstädten gewonnen und die Zwischenhändler, sonst gewiß Niemand. — Die Minderung des Nationalvermögens und die zunehmende Verarmung zieht täglich weitere Kreise.

Herr **Stumm**: Können Sie vielleicht den Eisenverbrauch angeben, der auf diesem großen Gute stattfindet — pro Morgen?

Herr **Fromm**: Der Eisenverbrauch auf dem ganzen Gut beträgt für den gewöhnlichen Bedarf im Jahr 10 bis 12 Ctr. Das Gut ist über 1 000 Morgen groß und von der besten Bodenqualität.

Herr **Stumm**: Wieviel von diesen 1 000 Morgen sind unter dem Pfluge?

Herr **Fromm**: Ungefähr 800.

Herr **Stumm**: Das wäre $1^1/_2$ Pfund pro Morgen.

Herr **Fromm**: Wie gesagt, ich habe die Rechnungen seit 1873 durchgesehen. Der kleinere Konsument hat von den billigeren Eisenpreisen gar nichts, er muß den Schmieden und Schlossern, überhaupt den Handwerkern, Alles so theuer bezahlen, wie zur Zeit der exorbitanten Preise; anders ist es für die Eisenbahnen, welche große Lieferungen direkt vergeben, aber dafür hat auch der Transport so wesentlich abgenommen und ich möchte glauben, die Bahnen würden gern wieder höhere Eisenpreise bezahlen, wenn die Transportverhältnisse wieder so würden, wie sie gewesen sind.

Frage 5:

> Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Im Allgemeinen sollte die neue Gesetzgebung konservativer und praktischer sein.

Die Freizügigkeit und die Aufhebung der Wuchergesetze haben auch keinen guten Einfluß gehabt. Wir spüren das noch nicht so sehr in Süddeutschland, in manchen Gegenden wie auf dem Hundsrück z. B., wo sich viele Juden angesiedelt haben, soll, wie mir mitgetheilt wurde, die ländliche Bevölkerung in Folge des Nothstandes ganz in den Händen der Juden sein und auf die ärgste Weise ausgesaugt werden. Die Freigebung der Schankwirthschaften hat auch bedeutenden Nachtheil gehabt. Bezüglich der Transportverhältnisse wäre es für den Transport von Rohmaterialien wünschenswerth, daß die inländischen Tarife den anderen Ländern gleichgestellt würden. Auch sollte das Kanalsystem mehr ausgebildet werden; wenngleich ich mir davon nicht sehr viel verspreche, so bildet es doch einen Faktor für billigeren Transport; man nehme nur Belgien an, oder Frankreich und England.

Frage 6:

> Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Nein.

Herr **v. Schlver**: Haben der Herr Sachverständige bezüglich der

V.

Statistik.

> Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen und event. welche?
> Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Erinnerungen zu erheben und würden Sie in der Lage sein, durch anderweite Mittheilungen die statistischen Angaben, die Ihnen vorliegen, zu berichtigen und zu ergänzen?

Herr **Fromm**: Bestimmtes wüßte ich nicht zu sagen; nur einen gelinden Zweifel habe ich, ob die Ausfuhr von Roheisen richtig ist; ich glaube nicht, daß so viel Roheisen exportirt wird.

Herr **v. Schlver**: Es ist schon darauf hingewiesen worden, daß in der Ausfuhr auch die Durchfuhr enthalten ist.

Damit können wir die Vernehmung schließen, und spreche ich dem Herrn Sachverständigen Namens der Kommission deren Dank für Ihre Mittheilungen aus.

(Schluß der Vernehmung 1 Uhr 30 Minuten.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Fünfundvierzigste Vernehmung

am

29. November 1878

(Vormittag 11 Uhr 35 Minuten).

Anwesend: Herr Königl. Bayr. Staatsrath v. Schloer, Vorsitzender i. V.
= Geh. Kommerzienrath Stumm.
= H. H. Meier.
= Geh. Bergrath Dr. Wedding.

Sachverständiger: Herr Schlumberger aus Gebweiler im Elsaß.

Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo und Herr Geh. Ober-Regierungsrath Huber dienstlich verhindert.

(Fragebogen A.)

Herr **Schlumberger**: Meine Herren! Ich bin der deutschen Sprache nicht sehr mächtig; erst seit wenig Jahren habe ich angefangen sie mir anzueignen. Wenn ich daher etwas mehr in meinen Notizen suche, als richtig wäre, so bitte ich Sie das zu entschuldigen.

Herr **v. Schloer:** Ehe wir auf den Fragebogen eingehen, würden wir Sie bitten zu sagen, mit welchen Branchen der Fabrikation sich Ihr Etablissement beschäftigt?

Herr **Schlumberger**: Wir fabriziren Maschinen und Maschinentheile fast ausschließlich zur Vorbereitung und zum Spinnen, sowie Zwirnen der Textilstoffe, wie besonders Schafwolle und Baumwolle.

Das sind unsere Hauptbranchen. Unsere Fabrik ist gegenüber den schönen Hüttenwerken Deutschlands nicht groß; allein ihre Interessen sind die gleichen wie diejenigen einer Menge kleinerer, nicht großartig konzentrirten Anstalten bis zu dem einfachen Schlosser, welche zusammen viel nationale Arbeit repräsentiren und den gleichen Gefahren ausgesetzt sind.

Herr **v. Schloer**: Darnach würden wir wohl auf den Fragebogen eingehen können.

I.

Wirthschaftliche Lage der deutschen Eisenindustrie an und für sich und mit Rücksicht auf die Produktionsverhältnisse des Auslandes.

a. Selbstkosten.

Frage 1:

Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

Herr **Schlumberger**: Wir verkaufen Maschinen und Maschinentheile. Die Selbstkosten im Ganzen sind jetzt $95\frac{1}{2}$ ₰ pro kg Netto und 79 ₰ pro kg Brutto, d. h. Verpackung inbegriffen.

Herr **v. Schloer**: Also wenn ich Sie richtig verstehe, müssen Sie soviel aufwenden, um 1 kg Maschinentheile herzustellen?

Herr **Schlumberger**: Ja!

Vorsitzender: Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Herr **Schlumberger**: So ziemlich wie bei uns. In unserer Gegend sind Werke, die auch andere Artikel fabriziren, wie Dampfkessel, Lokomotiven, Motoren, Werkzeugmaschinen, Webstühle u. A.

Herr **v. Schloer:** Wie es da mit den Selbstkosten steht, ist Ihnen wohl nicht bekannt?

Herr **Schlumberger**: Soviel mir bekannt, ist der durchschnittliche Selbstkostenpreis sämmtlicher Fabrikate dieser Werke, Dampfkessel inbegriffen, 83,6 ₰ pro kg Netto und derjenige folgender Fabrikate: Maschinen vorwiegend aus

Schmiedeisen oder Stahl, Lokomotiven, Lokomobilen, auch Maschinen zur Vorbereitung, und zum Spinnen, sowie Zwirnen, Weben, Stricken, Sticken, Wirken, Nähen, desgleichen Maschinen zum Appretiren der Textilstoffe 1,8 *M.* pro Kilogramm Netto.

Frage 3:

Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:

die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate?

die Transportkosten derselben?

die Arbeitslöhne?

die allgemeinen Betriebs-, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

Zur ausführlichen Beantwortung dieser Frage habe ich eine Tabelle angefertigt, welche ich bereit bin einzureichen.

Tabelle 1.

Detaillirtes Selbst-Kosten-Verzeichniß sämmtlicher neueren Fabrikate in den 12 Monaten Ende Oktober 1877 bis Ende Oktober 1878.

Gegenstand.	Bezugsort.	Gewicht in kg		loko Einzeln	Bezugsort Total	Preise in *M.*	Transport nach Gebweiler *M.*
Roheisen	Zollverein	250 000		43	10 700		5 000
do.	Englд. u. Schottld.	1 100 000	1 350 000		57 850	68 550	27 000
					12 500		
Stabeisen	Zollverein	100 000					
do.	Frankreich	150 000	250 000	12, 50	32 800	45300	4 380
Stahl	verschieden		38 000			30 400	940
Bleche und Draht	"		21 000			10 500	470
Roh- und Maschinenguß . .	"		370 000			82 300	1 650
Schmiedbarer Guß	"		12 000			8 000	480
Andere unedle Metalle Roh- und Halbfabrikate	"		27 000			47 000	1 350
Holz inkl Verpackung . . .	Europa	700 000					
Mahagoni	Amerika	30 000	730 000			65 000	15 680
Fertige Maschinentheile aus Metall	verschieden		107 000			201 000	1 120
do. aus andern Materialien	"		15 000			85 700	880
Total der sich in den fertigen Maschinen wieder vorfindenden Materialien			2 920 000			643 750	58 950
Abfälle von Metall		289 500					
Abfälle von Holz		260 000	549 500		deren Werth	10 400	
						633 350	
Brutto-Gewicht des Fabrikates			2 370 500				
Tara- " "			410 000				
		Netto	1 960 500				
Koks	Zollverein	315 000		135	4 250		4 720
Schmiedekohlen	Zollverein	240 000		120	2 880		2 640
Kesselkohlen	Zollverein	800 000	1 355 000	104	8 320	15 450	4 480
Holzkohlen	Frankreich		25 000	656		1 640	300
Kohlen und Staub	Zollverein	240 000					
Form-Sand	Elsaß	500 000	740 000			10 280	3 200. 15 360
Transport der Arbeit von und zu den umliegenden Dörfern							1 440
Total der Bezugs-Frachtauslage						75 750	75 750
Arbeitskosten in der Fabrik selbst					680 500	736 470	
do außerhalb do.					58 000	738 500	
Beamtengehälter (keine Girantengehälter)						77 800	
Zinsen und Amortisation						72 000	
Unterhaltung der Gebäude und Maschinen und Werkzeuge					40 000		
Reisekosten, Steuer aller Art, Assekurranz, Wächterlohn, Heizung, Beleuchtung, Invaliden, Riemen, Oel, Chemikalien und eine Menge diverse zum Betriebe nothwendigen Einkäufe und Auslagen					188 400		
Generalkosten der Dörferwerke					19 000	247 400	
Total-Selbstkosten sämmtlicher Fabrikate exkl. Verkaufskommission, Delkredere und Zinsenverlust						1 872 170	

Herr **v. Schloer:** Sie sind damit einverstanden, daß die betreffende Stelle Ihrer Mittheilung im stenographischen Berichte zum Abdrucke kommt?

Herr **Schlumberger:** Ja. Die Hauptziffern will ich Ihnen besonders angeben, wenn Sie es wünschen. Aus der Tabelle geht hervor, daß exkl. Verkaufs-Kommission, Delkredere und Zinsverlust, welche 3 Posten bei den heutigen Verhältnissen besonders bei dem schlechten Gange der Textilindustrie von größter Wichtigkeit sind, die Selbstkosten unserer sämmtlichen Fabrikate loko Werkstätte in den letzten 12 Monaten 1 872 170 *M.* betragen haben, und daß das gesammte Gewicht dieser Fabrikate 2 370 500 kg Brutto und 1 960 500 Netto beträgt, also pro Kilogramm Brutto 79 Pfennige und pro Kilogramm Netto 95,5 ₰. Ich übergebe eine Tabelle, welche zeigt, wie sich diese Selbstkosten in Prozenten auf die Hauptposten vertheilen. —

Tabelle 2.

Vertheilung der Selbstkosten auf die Hauptposten.

Gegenstände	*M.*	Summa. *M.*	Pfennige pro kg Netto. Einzeln.	Pfennige pro kg Netto. Total.	In Prozenten der gesammten Selbstkosten. Einzeln.	In Prozenten der gesammten Selbstkosten. Total.
Total der sich in den fertigen Maschinen wieder vorfindenden Rohmaterialien und Halbfabrikate, abzüglich Werth der Abfälle	633 350		32,3		33,80	
Kohlen, Koks und Sand	27 370		1,4		1,46	
		660 720		33,7		35,26
Transport derselben		75 750		3,9		4,05
Arbeitslöhne		738 500		37,7		39,46
Beamtengehälter	77 800		3,9		4,16	
Zinsen und Amortisation	72 000		3,6		3,85	
Andere Betriebs- und Unterhaltungskosten . .	247 400		12,7		13,22	
		397 200		20,2		21,23
Total der gesammten Unkosten		1 872 170		95,5		100,00

Unsere Fabrik, die kein Aktienunternehmen ist, hat sich allmählich vergrößert, und ausgedehnt während der fast 100 Jahre ihres Bestehens, und sie steht, was Werkzeuge, Maschinen und Detaileinrichtungen anbelangt, ziemlich auf der Höhe der heutigen Technik. Die Hauptdisposition und Eintheilung der Gebäude ist dagegen nicht günstig; wir haben in Folge dessen im Verhältniß zu viel Arbeitslöhne. Um dies auszugleichen, rechnen wir für Zinsen und Amortisation nur eine sehr kleine Summe. Wir haben gerechnet, daß uns eine neue Fabrik von derselben Leistungsfähigkeit inkl. Maschinen und Einrichtungen bei aller Oekonomie nicht weniger als 2 250 000 *M.* kosten würde. Dieses stimmt mit den Anlagekosten der ohne Gründergewinn neu installirten Fabriken, was nicht weniger ist als 120 pCt. der Gesammtproduktion. Wir hätten also zu rechnen für Zins und Amortisation 9 pCt. auf diese Kosten, was 202 200 *M.* macht. Dazu die Zinsen auf 400 000 *M.*, Vorräthe 20 000 *M.*, total 222 200 *M.* anstatt 72 000 *M.*, wie in Tabelle 1 zu erkennen ist. Dagegen könnten wir mit einer solchen Fabrik wohl 1/6 an Arbeitslöhnen ersparen, also ca. 123 000 *M.*; unter diesen angenommenen Verhältnissen würden sich dann die Selbstkosten auf die Hauptposten so in Prozenten vertheilen, wie es in meiner Tabelle 3 ersichtlich ist. Die Tabelle 3 zeigt eine neue Fabrik, wie sie jetzt einzurichten wäre mit allen Ersparnissen an Anlagekosten und Arbeitslöhnen.

(Die hierher gehörende Tabelle 3 siehe umstehend.)

Herr **v. Schloer:** Sie wollen also damit erklären, daß Ihre Fabrik eigentlich zu theuer wäre, wenn Sie das gesammte Kapital, das sie auf dieselbe verwendet haben in Ansatz brächten?

Herr **Schlumberger:** Jedenfalls.

Herr **v. Schloer:** — und deshalb haben Sie eigentlich eine theoretische Fabrik konstruirt, die ganz auf der Höhe der heutigen Zeit steht?

Herr **Schlumberger:** Was die Gebäude anlangt, nicht, was aber die Maschinen betrifft, da sind wir auf der heutigen Höhe.

Herr **v. Schloer:** Um zu zeigen, wie sich der finanzielle Effekt zur Geltung bringen würde, haben Sie den jetzigen Zustand Ihrer Fabrik und den Zustand, wie er sein sollte, wenn Ihre Fabrik allen Anforderungen vollständig entspräche, nebeneinandergestellt. Sie haben die Unterschiede der Selbstkosten in diesen beiden Fällen in Ihrer Tabelle zum Ausdruck gebracht. Sie haben die durch Ihr heutiges effektives Anlagekapital entstehenden Mehrkosten reduzirt auf einen Zustand, wie er nach Ihrer Anschauung hervortreten müßte bei technischer Vollkommenheit Ihrer Anlagen. Damit haben Sie uns, wenn ich Sie richtig verstanden habe, die Frage 4 beantwortet, wie Sie die Amortisation berechnen, weil dieser Posten vollständig klar in Ihrer Tabelle dargelegt ist.

Herr **Schlumberger:** Ich bin auch im Stande zu berichten über die Selbstkostenpreise der elsässischen Maschinenfabrik, das bedeutendste Werk in unserer Gegend. Die elsässische Maschinenfabrik macht außer unseren Artikeln Dampfkessel, Wassermotoren, Transmissionen, Lokomitiven, Webereimaschinen und andere Artikel für die Industrie überhaupt. Sie hat mir folgende Zahlen angegeben. Die

Tabelle 3.

Angenommene neue Fabrik.

Vertheilung der Selbstkosten auf die Hauptposten.

Gegenstände.	ℳ.	Summa. ℳ.	Pfennige pro kg Netto. Einzeln.	Pfennige pro kg Netto. Total.	In Prozenten der gesammten Selbstkosten. Einzeln.	In Prozenten der gesammten Selbstkosten. Total.
Total der sich in den fertigen Maschinen wieder vorfindenden Rohmaterialien und Halbfabrikate, abzüglich Werth der Abfälle	633 350		32,3		32,80	
Koks, Kohlen und Sand	27 370		1,4		1,44	
		660 720		33,7		34,24
Transport derselben		75 750		3,9		3,98
Arbeitslöhne		615 500		31,4		32,84
Beamtengehälter	77 800		3,9		4,09	
Andere Betriebs- und Unterhaltungskosten . . .	247 400		12,7		13,05	
		325 200		16,6		17,14
Zinsen und Amortisation		222 200		11,4		11,80
Total der Gesammtselbstkosten		1 899 370				

also auf 1 960 500 kg pro 1 kg Netto: 97 ₰ = 100 pCt.

totalen Selbstkosten der Fabrik pro kg netto je nach den Artikeln 0,28—1 ℳ ohne Zinsen und Amortisation loko Fabrik, oder 10 pCt. mehr, d. h. 30,80 ₰ bis 1,10 ℳ pro kg netto Zinsen und Amortisation inbegriffen. Diese Selbstkosten vertheilen sich, wie in Tabelle 4 angegeben.

Tabelle 4.

Elsässische Maschinenfabrik.

Vertheilung von Selbstkosten auf Hauptposten.

	Zinsen und Amortisation nicht inbegriffen.	Zinsen und Amortisation inbegriffen.
Ankaufspreis von Rohmaterialien u. Halbfabrikaten, je nach Artikeln	29,5 pCt	26,8 pCt.
Transport derselben	4,5 „	4,1 „
Arbeitslohn	35,0 „	31,8 „
Generalunkosten inkl. Beamtengehälter	31,0 „	28,2 „
Zinsen und Amortisation . . .	— „	9,1 „
	100 pCt.	100 pCt.

Herr **v. Schlover**: Damit ist meines Erachtens

Frage 4:

Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien? Sind diese Beträge unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

beantwortet; es würde auch die

Frage 6:

Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen, und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

beantwortet sein.

Frage 7:

Steckt Gründergewinn darin, event. in welchem Maße?

fällt ganz weg, weil eine Gründung nicht vorliegt. Es würde sich nur noch darum handeln,

Frage 5:

Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

zu beantworten. Diese Frage würde für Sie auch wenig von Bedeutung sein.

Herr **Schlumberger**: 1873 waren wir noch gar nicht in normalen Verhältnissen. Die Massenauswanderungen der Arbeiter hatten uns ganz die Arbeit desorganisirt, also wir haben diese Periode von drei sonst guten Jahren gar nicht ausnutzen können, und jetzt haben wir den ganzen Antheil an den schlechten.

Frage 8:

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Herr **v. Schlover**: In unseren Branchen sind bis jetzt unsere einzigen Konkurrenten England, die Schweiz, Frankreich und Belgien; nach ihrer Wichtigkeit: England zuerst, dann die Schweiz, dann Frankreich und Belgien. England produzirt viel billiger und hat fast keine Transportauslagen für den Bezug seiner Rohmaterialien Der Posten Transportkosten in meiner Tabelle Nr. 1, der 76 000 ℳ ist, würde wohl bei einer englischen Maschinenfabrik nur ein Sechstel davon sein; sogar für Holz ist ihnen der Transport billiger, auch wegen Nähe des Hauptmarktes sind ihnen die Einkäufe leichter und etwas wohlfeiler. Die Hauptsache ist, daß England viel leistungsfähigere Arbeiter besitzt in Folge ihrer natürlichen Anlagen, und die auch nicht durch die Militärpflicht der Arbeit entzogen werden, was in unserer Branche sehr wichtig ist, da die Arbeiter eine lange Periode der Lehre durchzumachen haben, bis sie das spezielle Talent bekommen. Bei uns haben wir wohl Kinder in der Fabrik, die ziemlich viel Geld bei leichter Arbeit verdienen, aber die eigentliche professionelle Lehre fängt erst nach der Militärzeit an, in dem Alter, wo der Engländer gerade die meisten Dienste leistet. Die Dauer der guten Arbeit ist also bei uns nur eine sehr geringe gegenüber England. Wenn ein Arbeiter bei uns 15—20 Jahre tüchtig gearbeitet hat, ist er alt und unfähig. — Auch für den Versandt seiner Fabrikate besitzt England enorme Vortheile durch die Frachten. Die englischen Maschinenfabriken sind in der Nähe der besten Seehäfen von der Welt, was die billige Fracht anlangt, während wir fast für alle unsere Absatzgebiete bedeutende Eisenbahnfrachten zu

zahlen haben, und dann erst noch die höhere Seefracht. In der Schweiz sind die Mehrkosten der Frachten durch etwas billigere Arbeitslöhne ausgeglichen. Aber der Schweizer hat einen enormen Vortheil dadurch, daß er die Erfindungen der ganzen Welt, ohne einen Pfennig dafür zu zahlen benutzen kann. Denn die Schweiz kennt im Innern gar keinen Patentschutz. — Vor der Annexion des Elsaß hatte das übrige Frankreich schon sehr schön eingerichtete Fabriken für Lokomotiven, Dampfmaschinen aller Art, Werkzeugmaschinen. Von unserer Branche hingegen waren sehr wenig Maschinenfabriken da; jetzt aber giebt man sich viel Mühe, diese Branche zu entwickeln, hauptsächlich mit aus dem Elsaß ausgewanderten Kräften und Kapitalien. Auch jetzt wandern immer noch in unserer Branche Arbeitskräfte und Kapitalien aus. Es haben schon elsässische Werke Filialen in Frankreich gemacht, die nach und nach die Hauptfabriken werden.

Herr **Meier**: Sie auch?

Herr **Schlumberger**: Nein. Die Maschinenfabriken Frankreichs arbeiten bis jetzt nicht billiger als wir, und ich glaube, daß, wenn sie auch einmal vollständig ihre Einrichtungen haben, daß sie auch dann nicht billiger produziren können, als wir. Aber der Zollschutz einerseits erleichtert und das Patentgesetz sichert ihnen ein eigenes Absatzgebiet, während wir gar kein solches haben; also ist der französische Maschinenfabrikant immer sicher über ein gewisses Quantum Absatz. Das andere kann er dann um so viel wohlfeiler machen.

Herr **Meier**: Wir haben ja jetzt auch ein Patentgesetz, das einen gewissen Schutz gewährt?

Herr **Schlumberger**: Ja. Einen Schutz für die Erfinder aller Nationalitäten, sogar für die Schweizer, aber gar keinen Schutz für die nationale Arbeit, während das französische Patentgesetz den Import patentirter Gegenstände nicht erlaubt Derselbe ist durchaus verboten; die Regierung selbst darf keine Ausnahme bewilligen. Das ist für Frankreich mehr als ein Zoll, das ist eine gänzliche Präklusion von allen neuen Maschinen. Wenn wir z. B. eine neue Erfindung machen, — und das ist für uns im Elsaß eine Hauptsache, denn im Vergleich mit der Quantität unserer Produktion haben wir bis jetzt viel mehr Neues in die Welt gebracht, als irgend ein anderer Distrikt der Welt, Amerika ausgenommen — wenn wir also eine neue Erfindung machen, können wir in Frankreich keinen Nagel davon importiren, oder wir verlieren auf der Stelle unser Patent, während derjenige, der etwas Neues in Deutschland patentiren läßt, dasjenige von allen Welttheilen kommen lassen kann, daher, wo er es am wohlfeilsten zu machen findet. Das ist gegen Frankreich ein ungeheurer Nachtheil.

Herr **Meier**: Wenn Sie also in Frankreich ein Patent nehmen und es dann im Elsaß ausführen, dürfen Sie vermöge dieses Patentes doch nicht die Waare in Frankreich einführen?

Herr **Schlumberger**: Nein, ganz und gar nicht. — Die Einfuhr von einem im Auslande fabrizirten und in Frankreich patentirten Gegenstand macht sofort dem Patent ein Ende, einerlei, ob die Einfuhr durch den Patentinhaber selbst oder mit seiner Erlaubniß durch einen Dritten geschehen ist.

Herr **v. Schloer**: Das Verhältniß ist so, daß nur in Frankreich solche Gegenstände fabrizirt werden dürfen, die dem Patent entsprechen?

Herr **Schlumberger**: Ja!

Herr **v. Schloer**: Wenn sie außerhalb Frankreichs gemacht werden, auch von dem Patentinhaber, so dürfen sie nicht nach Frankreich importirt werden, der Patentinhaber würde seine Berechtigung vollständig verlieren, wenn er solche Gegenstände auswärts machte und nach Frankreich importirte?

Herr **Schlumberger**: Ja!

Herr **v. Schloer**: Damit ist Frage 8 erledigt.

b) Arbeiterverhältnisse.

Frage 1:

Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit, oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

Herr **Schlumberger**: Bei uns in der nächsten Nähe ist kein Mangel an Arbeit, weil wir überhaupt von anderen kleineren Werken die Lohnarbeit in unsere Fabrik wieder zurückgenommen haben, um die Arbeiter zu beschäftigen, und weil die uns umgebenden anderen Industrien als Seiden- und Baumwollenindustrie lieber fortarbeiten lassen, als die Arbeiter den Folgen einer Arbeitseinstellung zu unterwerfen, während in unserer Nähe so wenig Arbeit in der Agrikultur ist. In anderen Orten unseres Reviers sind ziemlich viel Arbeiter ohne Beschäftigung.

Frage 2:

Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

Seit 1873 nicht, wir haben sogar etwas mehr, weil wir eben von anderen Gegenden die Lohnarbeit zurückgenommen haben. Die genauen Zahlen sind in Tabelle 5. enthalten.

Tabelle 5.

	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.
Auslagen für Rohmaterialien, halbfertige Fabrikate und Lohnarbeit außerhalb	912 000	1 290 000	648 000	874 000	939 000	942 000
Gesammtumsatz	1 980 000	2 585 000	2 514 000	2 756 000	2 072 000	2 134 000
Arbeitslöhne, in der Fabrik selbst bezahlte . . .	515 000	592 000	604 000	590 000	594 000	672 000
Arbeiterzahl	562	594	606	600	615	667
Lohn pro Arbeiter und Jahr . . .	934	997	997	983	966	1 008

Herr **v. Schloer**: Sie haben früher einen Theil Ihrer Fabrikate aus der Fabrik hinausgegeben und haben durch die Hausindustrie diese Dinge sich beschafft. Nunmehr haben Sie es angezeigt erachtet, diese Arbeiten in der Fabrik herstellen zu lassen, um Ihre Arbeiter vollauf zu beschäftigen?

Herr **Schlumberger**: Ja Im Jahre 1873 waren in der Fabrik 562 Arbeiter beschäftigt, jetzt 667, aber im Jahre 1872 waren die Verhältnisse gar nicht normal; fast die Hälfte von unseren Arbeitern war ausgewandert, die wir früher hatten, und dann ist noch zu bemerken, daß wir jetzt Arbeiter einer ganz anderen Altersklasse haben, als vor dem Kriege; wir haben sehr viele Knaben, kleine Kinder, wir haben sehr viel ältliche Arbeiter, aber von 20 - 30 Jahren haben wir sehr wenig wegen der Auswanderung Wir haben alle Hoffnung, daß es besser wird, aber jetzt ist es noch nicht der Fall.

Frage 3:

Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

Immerwährend steigend. Das zeigt auch die Tabelle. In derselben ist angegeben, wieviel Mark pro Jahr und pro Kopf die Löhne ausmachen.

Herr **Stumm**: Sie würden der Ansicht sein, daß, wenn die Löhne steigen, wenn Ihre Industrie in eine bessere Lage käme, daß dann die Auswanderung nach Frankreich weniger lebhaft sein würde,

(Wird bejaht.)

daß die Auswanderung nach Frankreich nicht blos in den politischen Verhältnissen liegt, sondern auch darin, daß die Industrie bei Ihnen in weniger guter Lage ist, als in Frankreich?

Herr **Schlumberger**: Ja gewiß. Ich glaube nicht, daß die Arbeiter, die uns verlassen, gleich in Frankreich höhere Löhne hoffen; aber sie haben mehr Zutrauen in die Lage der dortigen Industrie. Doch haben diejenigen z. B., welche in französischen Staatsfabriken Beschäftigung finden, gleich höhere Löhne, als in unseren Fabriken.

Herr **Stumm**: Bei gleichem Lohn ziehen die Arbeiter vor, in Frankreich zu arbeiten?

Herr **Schlumberger**: Nicht alle.

Herr **Stumm**: Die sind doch ziemlich zahlreich; sie sprechen doch von Mühlhausen, oder wo ist ihr Wohnort?

Herr **Schlumberger**: In Gebweiler.

Frage 4:

Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden, oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

Sie können nicht herabgesetzt werden. Zu den allgemeinen Ursachen kommt bei uns speziell der Grund, daß viele junge und kräftige Leute ausgewandert sind und den Uebrigbleibenden eine größere Familienlast zufällt.

Frage 5:

Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

Mißvergnügen, Entmuthigung, nicht so gute Qualität der Arbeit, Verbreitung sozialdemokratischer Ideen und Auswanderung.

Frage 6:

Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Bei Lohnerhöhungen für Männer — wir beschäftigen nur Männer — können die Weiber mehr in der Häuslichkeit bleiben, was für die Moral sehr gut ist. Rasche Lohnerhöhungen haben eine verminderte Leistungsfähigkeit und vermehrte Neigung zur Unsittlichkeit zur Folge gehabt, dagegen haben allmähliche Steigerungen nur gute Folgen nach beiden Richtungen hin gehabt.

Frage 7:

Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

Wir spüren sozialdemokratische Agitationen ganz und gar nicht.

Herr **Stumm**: Ich möchte die Frage an Sie richten, ob, wenn der außerordentlich große Schutz der Gesetzgebung, den Sie im Elsaß Deutschland gegenüber noch in jeder Beziehung besitzen, wegfiele, dann nicht am Ende die Gefahr der sozialdemokratischen Agitation bei Ihnen größer werden würde? Sie wissen, daß zunächst der Oberpräsident außerordentliche Vollmachten besitzt, daß die französischen Paßvorschriften bei Ihnen noch bestehen, daß Sie fernerhin die Koalitionsfreiheit noch nicht haben, endlich daß die französische Gesetzgebung die Verbote schon besitzt, die wir jetzt erst eingeführt haben, — ich meine also: wenn das Alles wegfiele, wenn Sie zum Beispiel unsere Gesetzgebung ohne das Sozialistengesetz hätten, würde dann nicht auch bei Ihnen die Gefahr größer werden?

Herr **Schlumberger**: Ich kann dies nicht bestimmt beantworten.

Herr **Stumm**: Jedenfalls macht aber die Gesetzgebung, die Sie noch haben, es den Behörden sehr viel leichter, die Leute zu fassen, als es bei uns der Fall ist?

Herr **Schlumberger**: Wahrscheinlich.

Frage 8:

Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

Ich kann leider keine genauen Zahlen angeben, ich beziehe mich auf die gleichen Mittheilungen zu I. a. 8. In Frankreich sind die Löhne in den großen Städten, wie z. B. in Paris, Lyon, etwas höher als bei uns, aber auch die Arbeiter qualitativ und quantitativ besser. Hingegen in kleineren Orten — und solche Fabriken giebt es viele in Frankreich im Lande vertheilt — ist der Lohn geringer, aber auch die Leistungsfähigkeit. Die Gießer in Frankreich verdienen bedeutend weniger als bei uns, ebenso die Lehrlinge, aber andere Spezialisten vielleicht etwas mehr.

Frage 9:

Sind dieselben einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

In Amerika sollen die Löhne wegen des wohlfeilen materiellen Lebens und in Folge der Einwanderungen fallen, sie müssen fallen und sie werden fallen, es ist nicht anders möglich. In England ist die Herabsetzung der Löhne auch durch immer vollständigere Stückarbeit und Spezialität viel leichter. Das Verhältniß ist so: bei uns, wie die Tabelle zeigt, immer steigende Arbeitslöhne, in England seit zwei, drei Jahren immer um so und so viele Prozente heruntergehende, sogar gegen Monstrestrikes um 10 Prozent, ein ander Mal wieder 5 Prozent, und diese Woche noch haben die Arbeiter in Oldham in eine weitere Herabsetzung um 5 Prozent eingewilligt.

Herr **v. Schloer**: Sie wollen damit konstatiren, daß im Auslande überall ein Herabgehen der Löhne beobachtet werden kann?

Herr **Schlumberger**: Nicht überall, aber besonders in Amerika.

Herr **v. Schloer**: Bei den Frachten haben Sie betont, daß die Verhältnisse ziemlich gleich liegen, bei uns jedoch eine steigende Tendenz sich allenthalben geltend macht?

(Wird bejaht.)*)

Herr **Meier**: Sie sagten, daß Ihre Löhne seit 1873 stehend wären, also ein Beweis, daß sie 1873 noch sehr niedrig gewesen sind,

(wird verneint.)

während die Löhne in England und Amerika in den Jahren

*) Hier ist ein gänzliches Mißverständniß; ich glaubte eine Frage beantwortet zu haben, ob bei uns eine steigende Tendenz der Löhne sich allenthalben geltend macht.

Ich habe leider nicht gehört, daß von Frachten die Rede war, was ich ganz anders beantwortet haben würde.

A. Schlumberger.

eine ganz enorme Höhe hatten und deshalb also selbstverständlich jetzt heruntergehen, so daß, wenn Ihre Löhne dann auch seit 1873 gestiegen sind und die anderen seitdem gefallen, so werden sie doch vielleicht dort noch höher sein als die Ihrigen jetzt sind.

Herr **Schlumberger:** Was Tagelöhne anbelangt: ja; was Stücklöhne aber anbelangt: nein. In England ist der Stücklohn durch die große Spezialisirung der Arbeit, die bei uns nicht möglich ist, geringer als bei uns.

c. Frachten.

Frage 1:

Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

Wir zahlen fast überall sehr große Frachten, da wir weit von den Küsten entfernt sind und mit unseren Fabrikaten ausschließlich auf den Eisenbahntransport angewiesen sind. Wir haben nicht einmal in unseren Werken eine Schienenverbindung mit einer Eisenbahn. Darüber will ich mir erlauben etwas Näheres zu sagen. Die Eisenbahnstrecke Gebweiler-Belfort, die unsere Werkstätten mit der Hauptbahn verbunden hätte, was für uns von größter Wichtigkeit wäre, und für deren Projektionskosten sowie andere Auslagen wir bedeutende Gelder ausgegeben hatten, war von der französischen Regierung mit einer erheblichen Subvention schon im Jahre 1861 konzessionirt und zwei kleine Strecken davon waren schon vor dem Kriege im Betrieb. Aber durch den Friedensvertrag hat die deutsche Regierung die Verpflichtung dieser Konzession nicht angenommen: Das verstehe sich von selbst, das hinge zusammen mit der Festung Belfort. Aber seitdem ist uns von keiner Seite ein Aequivalent angeboten worden, die Bahn ist nicht gebaut, obgleich wir schon Geld dazu ausgegeben haben und die Bahn vor dem Kriege durch Gesetz konzessionirt war.

Herr **Stumm:** Das ist derselbe Fall wie mit der Eisenbahn von Diedenhofen nach Carlingen, über den sich Herr de Wendel beschwert hat.

Herr **Schlumberger:** Das ist für uns von großer Wichtigkeit. Die Fracht, die wir zahlen, kann ich Ihnen mittheilen.

Herr **Stumm:** Wollen Sie nicht eine Tabelle übergeben?

Herr **Schlumberger:** Ich will sie gerne vorlesen, wenn Sie es wünschen.

Herr **v. Schloer:** Ich erlaube mir eine Bemerkung: da die Ziffern unmöglich von uns aufgefaßt werden können, wenn Sie uns dieselben nur durch Vorlesung bekannt geben, so wäre es erwünscht, wenn Sie die Güte haben möchten, die Zahlen in den stenographischen Bericht hinein zu setzen, so, daß wir dann Ihre Angaben vor uns haben und heute von deren Verlesung Umgang nehmen können.

Herr **Schlumberger:** Ich übergebe die Tabelle. Wir gebrauchen diesen Wagenladungstarif so viel wie möglich; ich muß aber bemerken, daß wir die 10 000 kg selten in einem Wagen verladen können.

(Die hierher gehörige Tabelle 6 siehe nebenstehend.)

Herr **Stumm:** Mit Ihrer letzten Bemerkung wollten Sie nicht sagen, daß Sie hauptsächlich Stückgut verfrachten, sondern sperrige Güter aufgeben? Sie müssen den ganzen Wagen für das geringere Quantum bezahlen?

Herr **Schlumberger:** Wir bezahlen den ganzen Wagen für ungefähr 9 000 kg, also kommt uns die Fracht 1/9 höher, um 11 pCt.

Herr **Stumm:** Ist die Einrichtung auch in Frankreich, daß man den ganzen Wagen bezahlen muß, wenn man

Tabelle 6.

Frachtsätze ab Fabrik in Gebweiler für Maschinensendungen in Wagenladungen à 10 000 kg.

Städte.	Entfernung in Kilometer von Gebweiler.	Fracht in Mark.	Bemerkungen.
Nach Marseille . .	—	417	Wagenladungstarif nur bis an die Grenze.
„ Condé . . .	—	603	
„ Roonne . .	—	341	
„ Rouen . . .	—	491	
„ Bolbec . . .	—	501	
„ Roubaix via Belgien . .	—	376	Letztere 2 Routen über Frankreich viel theurer.
„ Fourmies via Belgien . .	—	404	
„ Amsterdam .	—	359	
„ Rotterdam .	—	359	
„ Brüssel im Transit . .	—	277	
„ Antwerpen im Transit . .	—	289	
„ Wien . . .	937	503,32	Nach den von der Station Colmar angegebenen Zahlen berechnet.
„ Linz . . .	—	417,08	
„ Kempen . .	461	355	
„ Chemnitz . .	775	465	
„ Reichenbach i. V. . . .	677	425	
„ Augsburg . .	431	283	
„ Stuttgart . .	252	178	
„ Berlin . . .	836	483	
„ Breslau .	1 087	599	
„ M. Gladbach .	520	309	
„ Eisenach . .	541	309	
„ Hannover . .	685	416	

die Ladung in sperrigen Gütern von geringerem Gewicht aufgiebt?

Herr **Schlumberger:** Ich weiß keinen Wagenladungstarif in Frankreich, als ganz spezielle Tarife für Rohmaterialien und Kohlen, die uns gar nicht berühren.

Herr **Stumm:** Also für Ihre Produkte würden Sie in der Fracht nur das Gewicht bezahlen, was in der That aufgegeben ist?

Herr **Schlumberger:** Ja, aber sehr hoch, und die Fracht in Frankreich ist für uns eine Hauptsache.

Herr **Meier:** Sind das die Wagenladungen, die obgleich Sie dieselben nicht ganz voll ausnützen, doch billiger sind als die Fracht in Frankreich?

Herr **Schlumberger:** Viel billiger als die Frachten in Frankreich und ganz unentbehrlich für unsere Fabrikate. Ein Stückgut-Tarif wäre im Verhältniß zu dem Durchschnittspreis unserer Fabrikate viel zu theuer und wir würden gegen auswärtige Fabriken noch viel weniger konkurrenzfähig. Die Eisenbahnen würden auch sehr große Schwierigkeiten haben; eine Maschinensendung besteht nämlich aus so vielen verschiedenartigen Kisten und Stücken, die in einem Wagen so eingerichtet sein wollen, daß sie den rechten Platz finden. So wäre es für die Eisenbahn eine große Mühe und ein großes Risiko, größere Posten unserer Fabrikate als einzelne Stücke zu befördern. Ein Wagenladungstarif und zwar ein billiger ist also für uns ganz unentbehrlich und für die

Eisenbahnen auch, was unser Fabrikat anbelangt, von Nutzen.

Herr **Stumm:** Gehören Sie nicht auch zu dem Beirath, den die Straßburger Generaldirektion aus den Gewerbetreibenden zugezogen hat?

Herr **Schlumberger:** Mein Bruder.

Herr **Stumm:** So daß also im Allgemeinen die Elsaß-Lothringer Frachteinrichtungen Ihre Zustimmung und resp. die Ihres Herrn Bruders haben?

Herr **Schlumberger:** Ja, die meines Bruders und die meine auch.

Herr **v. Schloer:** Frage 2:

Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Diese Frage haben Sie eigentlich schon beantwortet.

Herr **Schlumberger:** Was Deutschland anbelangt. Aber was Frankreich anbelangt, so habe ich noch eine Bemerkung zu machen. Wir bezahlen nämlich in Frankreich enorme Fracht; unsere Hauptabsatzgebiete sind ganz an den Seegrenzen, die ganze Normandie, Lille und Umgegend, Amiens. Dann haben wir auch Absatzgebiete in den mittelmeerischen Ländern, also über Marseille. Unsere einzigen Konkurrenten sind dort die Engländer, wenn ein Engländer das Geschäft macht, so kommt den französischen Eisenbahnen gar kein Nutzen oder ganz wenig zu gute, während, wenn wir das Geschäft machen, wir durch ganz Frankreich zu transportiren haben. Darum glaube ich, daß es der Reichsregierung möglich wäre, mit Erfolg eine Ermäßigung in den Frachten in Frankreich, sei es auf den Transit über Marseille und Cette, wo kein deutsches Interesse in Konkurrenz steht, oder auf der ganzen Strecke der Ostbahn, auf der Westbahn bis Bolbec, auf der Nordbahn bis Amiens, Cateau, wo auch kein deutsches Interesse in Konkurrenz ist, wo wir keine deutsche Bahn für dieselbe Richtung benutzen können, zu erwirken. Es ist hier gar kein solcher gemeinschaftlicher Tarif, zwischen den Reichseisenbahnen und den französischen Bahnen, obgleich er doch gewiß am Platze wäre, denn die Ostbahn besonders hat gar nichts von Geschäften, die in der Normandie zu machen sind, wenn wir sie nicht machen, also sollte uns diese Bahn so viel als möglich begünstigen und sollte uns nicht den gewöhnlichen Tarif berechnen.

Herr **v. Schloer:** Wenn ich Sie richtig aufgefaßt habe, so geht Ihr Wunsch dahin, die deutsche Regierung möge ihren Einfluß dahin geltend machen, daß die Fracht auf den französischen Bahnen, sei es nun durch Herstellung von Verbandstarifen oder in anderer Weise, in einer Art ermäßigt werde, daß Sie Ihre nach Frankreich zu exportirenden Fabrikate und Maschinen billiger transportiren könnten, als das heute nach den dort bestehenden Tarifen der Fall ist?

Herr **Schlumberger:** Ja, und auch in dem Transit über Frankreich nach dem Mittelmeer. Von dem Transit nach anderen Richtungen will ich nicht reden, weil die deutsche Konkurrenz dort ist und hier doch der Platz nicht wäre, billigere Frachten auf französischen Bahnen zu verlangen, um unsere Waaren von den deutschen Bahnen abzuleiten.

Herr **Meier:** Aber Sie glauben, die deutsche Konkurrenz wird dabei gar nicht in Frage kommen, sondern vor Allem nur die französische Konkurrenz; man wird sagen: wir wollen die deutschen Fabrikate nicht so viel billiger fahren als die französischen, dadurch erleichtern wir den Deutschen die Konkurrenz mit unsern eigenen Werken. Das wird die französische Regierung sagen, wenn die unsrige sich für eine Ermäßigung der Frachtsätze verwendet.

Herr **Schlumberger:** Es ist fast keine Konkurrenz französischerseits, die Konkurrenz bildet an und für sich allein nur England. Ich meine nur, daß ich von der deutschen Regierung nicht erwarte, daß sie Schritte thut, um die französischen Frachten zu ermäßigen, wenn für dieselbe Richtung eine konkurrirende deutsche Eisenbahn oder ein deutscher Seehafen benutzt werden kann.

Was die Konkurrenz der französischen Maschinenfabriken anbelangt, kommt dieselbe für diese Geschäfte sehr wenig in Frage. Die Konkurrenz bildet hier nur England. Zur Zeit, wo wir noch französisch waren, hatten die Nord-, West- und Ostbahn gegen unsere Interessen auch einen sehr günstigen Transittarif von Westen nach Osten; also ist damals schon das Prinzip angenommen worden.

Herr **Meier:** Und die Succursalen, würden die nicht dagegen sein?

Herr **Schlumberger:** Ja wohl. Aber ihr Interesse würde noch nicht schwerwiegend in dieser Frage sein.

Frage 3:

Genießt das Ausland billigere Frachten, als Sie, und in welcher Weise macht sich dies geltend?

Auf jeden Fall; die Engländer haben bedeutend billigere Frachten überall, z. B. für das Mittelmeer, wo wir ein ziemlich großes Absatzgebiet haben; von Marseille bis an die Mittelmeerhäfen zahlen wir wenigstens so hohe Frachten, die Spesen inbegriffen, wie die Engländer von Liverpool zu denselben Häfen, sogar nach Neapel und Palermo, die doch nicht sehr weit von Marseille liegen. Also ist unsere Konkurrenz mit England im Mittelmeer weiter nicht mehr möglich, wenn wir nicht über Marseille sehr wohlfeile Transitfrachten haben. In Süddeutschland, Oesterreich und Norditalien sind die Schweizer Fabriken in Bezug ihrer Frachten besser situirt.

Herr **v. Schloer:** Sehr groß aber, meine ich, könnte die Differenz in den Frachten nicht sein von der Schweiz nach Süddeutschland und Oesterreich gegenüber Ihren Frachten nach jenen Gegenden?

Herr **Schlumberger:** Von der Schweiz nach München ist die Fracht sogar ziemlich billig.

Herr **Stumm:** Sie müssen annehmen, daß Winterthur im Westen der Schweiz liegt.

Herr **Schlumberger:** Winterthur ist die Hauptkonkurrenz: die anderen Maschinenfabriken liegen überhaupt alle im Norden der Schweiz.

Herr **v. Schloer:** Sie wollten also damit konstatiren, daß insbesondere bei Ihrem Absatz nach den Häfen des Mittelmeeres die ganze Fracht bis nach Marseille, die ja nach Ihren Angaben eine sehr hohe ist, bezahlen müssen, während die Engländer um diesen ganzen Frachtbetrag Ihnen im Absatz Ihrer Produkte überlegen seien?

Herr **Schlumberger:** Ja. Auch in unserm Absatzgebiete nach Frankreich, namentlich nach der Normandie, was unser Hauptabsatzgebiet ist, kommen die Engländer mit viel billigeren Frachten. Wir bezahlen z. B. von hier bis in die industriellen Distrikte der Normandie 5 ℳ pro 100 kg, während die Engländer nur 2_{40} ℳ bezahlen; in Nordfrankreich bis Lille beträgt die Fracht für uns 4 ℳ, für die Engländer nur 2 ℳ. Also fast in allen unseren Absatzgebieten, den Elsaß allein ausgenommen, zahlen wir mehr Fracht, als unsere Konkurrenz.

Herr **v. Schloer:** Frage 4:

Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

Das würde wohl bei Ihnen kaum einschlagen?

Herr **Schlumberger:** Eine Bemerkung will ich mir doch erlauben. Wenn man unter Abschaffung der Differen-

tialtarife versteht, die deutschen Eisenbahnen sollten von anderen Eisenbahnen, deutschen oder fremden, und von den Wasserstraßen nicht die kommerziellen Folgen ziehen und konkurrenzfähigere Frachten bewilligen, so bin ich ganz und gar nicht dieser Meinung. Ich finde überhaupt, wenn kein fremdes Interesse in Frage kommt, daß im Innern des Landes volle Konkurrenz sein muß, und daß z. B. Lokalitäten, die durch zwei Bahnen oder eine Eisenbahn und eine Wasserstraße Verbindung haben, niedrigere Frachtsätze bezahlen sollten, aber man kann doch erwarten, daß Zwischenstrecken nie mehr zu bezahlen haben, als die ganze Strecke von oder nach einer Grenzstation, damit nicht auf Kosten deutscher Interessen die fremden begünstigt werden.

Herr **v. Schloer**: Sie halten also, wenn ich Sie richtig verstehe, im Allgemeinen den Satz fest, daß die Konkurrenz berechtigt sei, niedrigere Frachten zu stellen, um die betreffenden Transporte an sich zu ziehen. Nur glauben Sie, daß die Anwendung dieses Satzes nicht so weit ausgedehnt werden darf, daß dadurch einem bestimmten Ausgangspunkte näher gelegene Orte höhere Frachten zu bezahlen haben als entfernter gelegene Orte?

Herr **Schlumberger**: Wenn eine Grenzstation in Frage kommt.

Herr **v. Schloer**: Beispielsweise die Fracht von Hamburg aus nach einem 300 km entfernten Orte darf nicht billiger sein, als nach einem nur 290 km entfernten Orte?

Herr **Schlumberger**: Wenn z. B. Güter von Hamburg aus spedirt durch eine Stadt gehen bis in eine andere Stadt 300 km weit, so wünsche ich, daß nicht die Zwischenfracht von der ersteren im Binnenlande sich befindenden Stadt bis in die letztere theurer zu stehen kommt als von Hamburg.

Herr **v. Schloer**: Im Resultat sind wir ja vollständig einig.

(Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo übernimmt wieder den Vorsitz.)

d. Verkaufspreise.

Frage 1:

Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte?

Herr **Schlumberger**: Patentirte Maschinen ausgenommmen, erzielen wir jetzt Verkaufspreise, die, wenn wir es mit inländischer Konkurrenz zu thun haben, 5 pCt. unter den Selbstkosten stehen, wenn wir es aber mit fremder Konkurrenz, besonders der englischen zu thun haben, noch viel geringer sind, als diese 5 pCt. Beispiele hätte ich genug anzuführen. Doch will ich nur eins erwähnen, weil sich das auf das größte Geschäft bezieht, das in unserer Branche in den letzten Monaten in Deutschland gemacht worden ist, nämlich auf die neue Spinnerei in Hof in Bayern. Wir wissen nämlich, daß dieser bedeutende Posten aus England offerirt wurden zu 67 ₰ pro Kilogramm brutto franko Bayern, was mit 76 ₰ pro Kilogramm netto ab unserer Fabrik korrespondirt, d. h. wir wären zu denselben Preisen gekommen, wenn wir die Maschinen ca. 76 ₰ pro Kilogramm netto ab unserer Fabrik verkauft hätten, also mehr als 20 pCt. unter unserem bewiesenen Selbstkostenpreise.

Herr **Stumm**: Wer hat die Maschinen bekommen?

Herr **Schlumberger**: Winterthur.

Herr **Stumm**: Wintherthur hat also die Engländer mit billigeren Preisen geschlagen?

Herr **Schlumberger**: Nein.

Herr **Stumm**: Wie bedeutend war das Objekt.

Herr **Schlumberger**: 1 Million mit den Frachten und Montirungen.

Herr **Stumm**: Winterthur war auch billiger als Ihr Gebiet?

Herr **Schlumberger**: Ja, aber nicht so viel billiger wie die Engländer.

Herr **Stumm**: Winterthur hat die Lieferung also nicht etwa deshalb bekommen, weil man annahm, daß es die Arbeit besser ausführen würde als Sie?

Herr **Schlumberger**: Ich hoffe nicht. Aber wahrscheinlich wegen alter Freundschaft gegen sehr achtenswerthe Landsleute.

Vorsitzender: Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Herr **Schlumberger**: Aehnlich wie bei uns.

Frage 3:

Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

1869 waren wir in ganz anderen Verhältnissen; das war überhaupt ein schlechtes Jahr. Seit wir wieder begonnen haben regelmäßig zu arbeiten, seit 1873, sind die Preise immer abwärts gegangen. Die Tabelle zeigt den ganzen Absatz; über die Preise kann ich nicht bestimmte Zahlen angeben; es ist bei uns zu komplizirt.

Herr **Stumm**: Warum haben Sie erst 1873 wieder angefangen zu arbeiten?

Herr **Schlumberger**: Wir haben immer gearbeitet, aber unter ganz abnormen Verhältnissen.

Herr **Stumm**: Aber 1872 muß doch für Sie ganz günstig gewesen sein?

(Wird verneint.)

Warum nicht?

Herr **Schlumberger**: Die Arbeit war noch ganz desorganisirt.

Herr **Stumm**: Herr Wendel hat auch geklagt, hat aber zugegeben, daß er 1872 sehr hohe Verkaufspreise gehabt und sehr gute Geschäfte gemacht habe.

Herr **Schlumberger**: Ich will keineswegs sagen, daß ich schlechte Geschäfte gemacht hätte; aber doch haben wir wenig verdient wegen Schwierigkeiten in der Arbeit, und auch wegen großer Schwierigkeiten im Bezug, d. h. im Ankauf guter Rohmaterialien.

Herr **Stumm**: Sie sind erst wieder ordentlich flott geworden, nachdem die Wirkungen des Krieges sich mehr verwischt hatten?

Herr **Schlumberger**: Ja!

Frage 4:

Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

und Frage 5:

Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

Wir verkaufen auf jeden Fall eine größere Anzahl Maschinen nach einem Modell lieber etwas billiger, weil sie auch dann billiger zu stehen kommen; überhaupt verkaufen wir demjenigen etwas billiger, der uns bessere Zahlungsgarantien leistet.

Herr **Stumm**: Sie haben vorhin angeführt, daß Sie da, wo Sie mit englischen Maschinen konkurriren, billiger sein müssen, als wenn Sie bloß mit inländischen konkurriren, so daß Sie auch für das Ausland billiger verkaufen als für das Inland?

Herr **Schlumberger**: Nein, im Inlande haben wir jetzt dieselbe Konkurrenz wie im Auslande?

Frage 6:

Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

Das ist durch die Beispiele erledigt, die ich gegeben habe.

Das Beispiel, welches ich erwähnt habe, giebt einen Verkaufspreis loko Manchester von 75 ₰ pro Kilogramm netto,

es fehlt sogar nicht an englischen Häusern, die bei der jetzigen Krisis ein Geschäft annehmen, ohne den Preis zu wissen, zu 5 pCt. unter dem billigsten Preise einer guten deutschen Fabrik.

Vorsitzender: Damit ist Frage 7:

Verkauft dasselbe für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt, und in welchem Verhältniß und aus welchen Gründen geschieht dies?

zugleich erledigt.

Herr **Schlumberger**: Gerade in welchem Maße, weiß ich nicht; aber es ist doch eine bekannte Sache, daß besonders die englische Industrie sehr viel hält auf Vernichtung der fremden Konkurrenz und dieselbe mit viel Eifer verfolgt. Ein Beispiel kann ich auch wieder geben. In dem letzten großen Strike in Lancashire in diesem Frühjahr haben die Arbeiter den Arbeitgebern die Offerte gemacht, wegen der großen Vorräthe, die sie in den Magazinen aufgehäuft wissen, 4 oder 5 Tage in der Woche zu arbeiten anstatt 6 Tage, und dann auch um 5 pCt. weniger, wenn 5 Tage, um 10 pCt. wenn nur 4 Tage gearbeitet wird, also auch einen Theil von dem Verluste zu tragen, was den Arbeitgebern wenige Arbeit kosten würde. Aber die Arbeitgeber haben geantwortet: Nein, das wollen wir nicht. Wohlfeiler schaffen wollen wir wohl aber die ganze Zeit, denn die Zeit ist gut, die Gelegenheit ist gut, um die Konkurrenz auf dem Kontinent ganz zu vernichten, und dazu sollen Sie uns helfen. Und richtig, die Arbeiter haben nachgegeben, und die ganze Woche mit bedeutend geringerem Lohn wurde gearbeitet. Und so ist die Krisis noch intensiver geworden.

e. Kreditverhältnisse.

Frage 1:

Finden die Werke Ihres Distriktes Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Bis jetzt nicht.

Frage 2:

Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

Ungefähr 5 pCt.

Vorsitzender: Frage 3:

Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf ihrer Fabrikate zu Grunde?

Herr **Schlumberger:** Ich nehme keinen Kredit.

Vorsitzender: Wie sind die Zahlungsbedingungen?

Herr **Schlumberger:** In der Regel per comptant, soweit wir können, wenn die Konkurrenz nicht zwingt, andere Konditionen zu machen.

Frage 4:

Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt?

Das Bankwesen ist uns willkommen gewesen. Die Girokontos sind angenehm. Das Münzwesen hat uns leider sehr viel Mühe gemacht; der Uebergang von der Franken- zur Markwährung hat eine Masse kleiner Gegenstände im Verhältnisse von Franks zu Mark vertheuert, und damit das Leben vertheuert und Lohnerhöhungen mit sich gebracht.

Frage 5:

Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

Es ist eine natürliche Sache, daß, wo die Industrie geschützt wird, oder von Natur geschützt ist, die Gelder ihr reichlicher und billiger kommen. Ich glaube, daß man z. B. in der jetzigen Lage der deutschen Eisen- und Textilindustrie für ein neues Unternehmen irgend welche Kapitalien nicht aufbringt. Diejenigen, die da sind, sind gezwungen, hier zu bleiben, aber für neue Unternehmungen ist kein Geld zu finden.

Vorsitzender:

f. Einfluß der Gesetzgebung.

Frage 1:

In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?

Frage 2:

Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung u. s. w.?

Diese Gesetze greifen nicht alle bei Ihnen Platz?

Herr **Schlumberger:** Nicht alle. Was das Prinzip der Militärpflicht anbelangt, so möchte ich mir nicht erlauben, dagegen ein Wort zu sagen; aber doch sind die Folgen davon für uns noch mehr, wie für andere Theile von Deutschland wichtig, gegenüber der englischen Konkurrenz. Ueber die Besteuerung kann ich nichts sagen, wir sind ziemlich beim Alten geblieben Die Gewerbeordnung ist bei uns noch nicht eingeführt. Und, da eine besondere Enquete über dieses Objekt jetzt im Elsaß vor sich geht, beziehe ich mich auf die Resultate dieser Enquete.

Das Berggesetz berührt uns gar nicht in unserer Branche; das deutsche Patentgesetz ist für uns höchst verderblich.

Vorsitzender: Aus welchem Grunde denn?

Herr **Schlumberger:** Wegen der Unsicherheit des Patentrechts. In anderen Ländern hängt das Patentrecht nur an juristischen Handlungen, hier kann ein Patent vom Patentamt zu nichte gemacht werden.

Herr **Stumm:** Haben Sie bestimmte Klagen darüber?

Herr **Schlumberger:** Das ist schon eine schlimme Sache, daß es so sein kann.

Herr **Stumm**; Ich meine eine Klage, die in der Praxis sich gezeigt hat?

Herr **Schlumberger**: Nein, bis jetzt nicht.

Herr **Meier**: Für Amerika gilt das nicht, was Sie sagten.

Herr **Schlumberger**: Nein, nicht so absolut wie für Frankreich. In Amerika ist auch eine amtliche Vorprüfung nothwendig. Besonders aber ist im Vergleiche mit Frankreich nachtheilig die Befugniß, in Deutschland patentirte Gegenstände aus dem Auslande einzuführen. Dieses Prinzip ist wohl auch in anderen Ländern angenommen, in England z. B. in Oesterreich und Belgien nur unter gewissen für das Ausland erschwerenden Conditionen, nämlich: die Konkurrenz der inländischen Fabriken darf nicht durch ein Patent ganz ausgeschlossen sein.

Herr **Stumm:** Würden Sie die Einführung der Bestimmungen unserer Gewerbeordnung über die jugendlichen Arbeiter als erhebliche Schädigung Ihrer Produktionskosten ansehen?

Herr **Schlumberger**: Direkt nicht, aber indirekt d. h. direkt für unsere Maschineninduſtrie nicht oder sehr wenig, dagegen für die Textilindustrie, die uns ganz nahe steht, und einen größeren Theil der Arbeiterfamilien beschäftigt.

Herr **Stumm:** Auch bezüglich der Kinder Ihrer Maschinenarbeiter?

Herr **Schlumberger:** Ja! die Kinder, besonders die Töchter unserer Maschinenarbeiter sind alle in der Textilindustrie beschäftigt.

Herr **Stumm:** Sie würden also, wenn die Beschäftigung erschwert würde, fürchten, daß der Unterhalt nicht mehr

genügend zusammengebracht und Sie schließlich noch höhere Löhne für Ihre Arbeiter zahlen müßten?

(Wird bejaht.)

g. Allgemeine Lage.

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Herr **Schlumberger**: In unserer nächsten Nähe ja, weil wir eben von anderen kleineren Werken die Lohnarbeit zurückgenommen haben, um unsere Arbeiter vollständig zu beschäftigen, aber im ganzen Oberelsaß ist das nicht der Fall, und überhaupt glaube ich, daß in unserem Distrikt so ziemlich 20 pCt. weniger Beschäftigung für die Arbeiter der Eisenindustrie ist, daß also nur 80 pCt. schaffen oder in anderen Fabriken nur $^4/_5$ von der Zeit beschäftigt werden.

Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen sie?

Bei uns ist das ziemlich schwer anzugeben, weil wir mehrere Branchen haben, und weil unser Geschäft ein Familiengeschäft ist, wo wir die Sache rechnen, wie es uns gefällig ist. Aber ich habe mich bemüht, eine besondere Rechnung für unsere Maschinenfabrikation zu machen und sie einerseits von anderen Verdienstquellen, wie Patentrechte, Spekulationen, andererseits auch von Verlustquellen wie z. B. Verlust auf Aktien, die wir als Zahlung für gelieferte Maschinen bekommen haben, zu trennen; diese Rechnung ergibt, daß wir am Ende des Jahres 1873, während $2^1/_2$ Jahren 10 pCt. höhere Verkaufspreise als die Selbstkosten gehabt haben. Dann ist dieses Verhälniß rasch gefallen bis unter Null und heute müssen wir mehrere Prozente unter dem Selbstkostenpreise verkaufen.

Herr **Meier**: Selbstkosten mit Amortisation und Zinsen?

Herr **Schlumberger**: Jawohl. Mit Zinsen und Amortisation, aber unser Verlust ist viel größer, als wie die kleine Summe, auf die wir Zinsen und Amortisation zum Voraus schon reduzirt haben.

Herr **Stumm**: Ueber die Rentabilitätsverhältnisse der Eisenwerke im Unterelsaß würden Sie wohl keine Mittheilungen machen?

Herr **Schlumberger**: Nicht eingehende. — Grafenstaden geht nicht gut, gibt sich viel Mühe. Kleinere Fabriken in Straßburg sehr schlecht. Niederbronn hat in den ersten Jahren nach dem Kriege gut verdient, aber jetzt wird's wohl ruhig sein.

Herr **Stumm**: Sie werden also keine näheren Angaben machen können?

Herr **Schlumberger**: Doch. Ueber die elsassische Maschinenfabrik. In den Jahren 1873, 1874 und 1875 wurden 8 pCt. gemacht, Zinsen inbegriffen; seither jährlich allmählich weniger, vor einem Jahre 4 pCt., Zinsen inbegriffen, also nicht die vollen Zinsen, und jetzt, wenn es sich nicht ändert, wohl gar nichts mehr.

Das ist doch ein Unternehmen, welches in ausgezeichneten Händen ist und kann doch die Zinsen nicht machen.

Frage 3:

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?

Ist erledigt.

Frage 4:

Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Die Roheisen-, Walzeisen-, Stahlblechfabrikation in Deutschland leidet, glaube ich, nicht an Ueberproduktion; gewiß hat sich durch den Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes die Lage für solche Fabriken verschlimmert; ich bin aber der Meinung, daß, wenn die anderen Industriezweige, die solche Rohmaterialien gebrauchen, wieder einen normalen Gang nehmen, sich die Produktion ohne Gefahr noch vermehren kann. Was jetzt besonders unsere Branche anbelangt, so hat sich die Gesammtproduktion sämmtlicher Werke auf dem Kontinent seit 20 Jahren nicht beträchtlich vermehrt, nur ist durch die Annexion von Oberelsaß die Proportion in dieser Hinsicht zwischen Frankreich und Deutschland geändert. Elsaß hat früher den französischen Bedarf so ziemlich gedeckt; in Deutschland war dies bei Weitem nicht der Fall, die wenigen Maschinenfabriken für Textilindustrie waren nicht in der Lage, nur $^1/_3$ des deutschen Bedarfs zu decken. Jetzt ist die Produktion ungefähr, was die deutsche Textilindustrie erheischt. Wir könnten alle zusammen in der Fabrikation der Maschinen für Textilindustrie die ganze Maschinenmasse der deutschen Industrie in 12 Jahren wieder neu bauen, ohne unsere Produktion zu vergrößern, was gleichbedeutend ist mit der allmählichen Vergrößerung und guten Instandhaltung in normalen Verhältnissen. Also sind wir im Stande, die Textilindustrie von Deutschland allmählich zu vermehren und in gutem Stande zu erhalten. Zur Regulirung der Preise wäre dazu genügend Konkurrenz im Inlande vorhanden. Aber die große Ueberproduktion kommt von England. England hat sich nämlich eingerichtet, die ganze Textilindustrie der Welt nicht nur zu unterhalten, nein, zur Welt zu bringen, und dieses in wenig mehr als einem halben Jahrhundert.

Bis 1840 war der Export von Maschinen von England verboten, und es haben sich die Maschinenfabriken daselbst beschränken müssen, die englische Industrie zu decken; seitdem haben sie sich enorm vergrößert und haben die Welt mit Maschinen bedeckt, so viel nur Platz war für Industrie, und zwar nur mit Hülfe von sehr wenig Konkurrenten, von 3 oder 4 Maschinenfabriken im Elsaß, 2 in der Schweiz, und einigen wenigen im Zollverein, im übrigen Frankreich und Amerika. Das waren die einzigen Konkurrenten der englischen Maschinenfabriken, um die ganze Einrichtung der Textilindustrie in der Welt zu schaffen. Also diese Textilindustrie ist einmal da und braucht nur allmählich vergrößert und in gutem Stande gehalten zu werden; aber dazu ist die ungeheure Masse der englischen Maschinenfabriken viel zu groß, sie haben sich eingerichtet, dieselbe ganz neu zu machen und sind viel zu groß, um sie nur zu unterhalten. Davon kommt die große Ueberproduktion von England, gegen welche wir uns zu wehren haben. Sie wird auf jeden Fall nicht für immer existiren; es wird aber ein harter Kampf sein, bis sie wieder zu dem richtigen Maß herabgedrückt wird, und wenn unserer inländischen Industrie nicht geholfen wird, kann sie in diesem Kampfe ganz vernichtet werden, bis die Engländer z. B. ihre Anlagekapitalien — wie wir jetzt schon — gezwungen sind, nicht zu berechnen, und ihre Löhne herabgesetzt haben.

II.

Wirkung der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markte.

Frage 1:

Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Ist schon theilweise erörtert. Da kein Zoll auf unseren Fabrikaten steht, so müssen wir für die große Ueberproduktion von England mithaften.

Frage 2:

Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

Die Einfuhr von Erzeugnissen der Maschinenindustrie wird wohl durch Statistik in Ihren Händen sein. Was unsere Fabrik anbelangt, so ist diese durch meine Tabelle Nr. 1 im Detail angegeben.

Dabei sei bemerkt, daß ein großer Theil der Halbfabrikate, die wir in Frankreich machen lassen, nie aus Frankreich kommen, wir kaufen sie dort um 2 Frachten und 2 Zölle zu sparen. Es sind Halbfabrikate, die für Maschinen bestimmt sind, die wir in Frankreich zu liefern haben; also lassen wir sie in der Nähe der Fabrik machen, die bei uns bestellt hat.

Herr **Stumm**: Kommt es nicht vor, daß die französische Regierung Ihnen in einzelnen Fällen Zollermäßigungen bewilligt?

Herr **Schlumberger**: Das ist noch nie der Fall gewesen. Kann sein, daß für hinübertransportirte, schon im Gang gewesene Maschinen so Etwas vorgekommen ist; aber gewiß weiß ich es nicht.

Herr **Stumm**: Für den Anfang hatte ja der Frankfurter Friedensvertrag spezielle Verkehrserleichterungen nach Frankreich festgesetzt.

Vorsitzender: Frage 3:

Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Herr **Schlumberger**: Ja. Es gibt solche Rohmaterialien, z. B. gewisse Arten feines Stabeisen, das für Cylinder verwendet wird, das man noch nicht in Deutschland macht. Es sind besonders sehr theure Sorten, die wir mit 32—40 *M.* bezahlen. Bis jetzt haben wir auf dem deutschen Markt ein Aequivalent nicht gefunden; das kann sich aber ändern; wir fangen jetzt an, genaue Proben von neuen Materialien zu machen und ich habe Hoffnung, daß wir in der Zukunft viel mehr deutsches Material werden kaufen können, als jetzt.

Herr **Stumm**: Diese Materialien, von denen Sie sprechen, werden aus Frankreich importirt, nicht aus Schweden und England?

Herr **Schlumberger**: Feineisen besonders aus Frankreich, aus Schweden sehr wenig; aus England Rohgußeisen, besonders was Hämatiteisen anbelangt. Auch um dieses zu ersetzen, werden unsere jetzigen Versuche wohl gute Folge haben, wir brauchen viel davon Nassauisches Eisen ist uns zu theuer. Die Schwierigkeit ist, das richtige Verhältniß in der Mischung der verschiedenen deutschen Marken zu finden; dasselbe haben wir noch zu suchen. Eine große Menge von Halbfabrikaten, welche für unsere Fabrikation nothwendig sind, können wir auch im Zollverein gar nicht finden, man fabrizirt sie nicht. Das sind hauptsächlich Halbfabrikate von Kupfer, Messing, Leder von allen Sorten, gewisse Porzellanartikel, Mahagoni. Das sind Artikel, die fast alle gerade im deutschen Zolltarif sehr hoch geschützt sind.

Eine fertige Maschine kann ohne Zoll in Deutschland importirt werden mit diesen Artikeln daran; während wir, die doch nationale Arbeit schaffen, für jene Artikel, ohne welche wir diese Maschinen nicht fabriziren können, einen sehr hohen Zoll zu zahlen haben, einen sehr viel höheren Zoll sogar, als der ist, welchen wir nur wünschen können für die Zukunft unserer Fabrikate. — Das kommt besonders vor bei den Maschinen für Schafwollkämmerei und Spinnerei. Um solche Maschinen mit dem besten Profit im Zollverein verkaufen zu können, ist gewiß die erwähnte Sukkursale in Frankreich am rechten Platz.

Das ist ein Schutz für den Ausländer, das ist eine Strafe für uns. Es giebt andere Halbfabrikate, die wir aus der nächsten Nähe aus Frankreich beziehen, z. B. aus Audincourt vom Hause Peugeot, Cylinder, Spindeln und auch von der Industrie in Montbelliard. Das sind Artikel, auf welche sich diese Häuser ganz speziell eingerichtet haben, für unseren Bedarf. Bis jetzt sind solche Werkstätten im Zollverein gar nicht, wir glauben aber, daß wenn ein Zoll auf solche Artikel erhoben wird, sich entweder diese Häuser selbst oder andere im Zollverein niederlassen werden, um diese Artikel zu machen, so daß dann also unsere Industrie eine vollständige sein wird.

Herr **Stumm**: Ich glaube, durch die letzte Bemerkung hat der Herr Sachverständige

Frage 4:

Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

mit beantwortet.

Vorsitzender: Frage 5:

Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

Herr **Schlumberger**: Nach den Beispielen, die ich gegeben habe, influirt die auswärtige Konkurrenz ungefähr 15 pCt. mehr als wie die inländische. Die inländische Konkurrenz zwingt uns heute Preise anzunehmen, die 5 pCt. unter den Selbstkosten sind, die auswärtige Konkurrenz zwingt uns noch 15 pCt. weiter hinabzugehen.

Herr **Stumm**: Sie sind also nicht der Ansicht, daß das Beispiel, welches Sie eben angeführt haben, ein einzelnstehendes Beispiel ist, sondern Sie haben das nur anführen wollen, um zu beweisen, daß auf allen anderen Gebieten, die englische Konkurrenz sich in ähnlicher Weise geltend macht.

Herr **Schlumberger**: Ja, ich habe das Beispiel genommen, weil es notorisch ist.

Frage 6:

Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Auf dem gesammten Absatzgebiete.

Frage 7:

Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

Wir haben leider noch keinen Export über deutsche Häfen, also können wir diese Frage nicht beantworten.

Frage 8:

Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

Die Konkurrenz hat sich immer fühlbar gemacht.

Frage 9:

Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Das können wir leider nicht mit Zahlen angeben, die Verhältnisse sind, glaube ich, durch die Statistik schon gekennzeichnet; wir haben gar keinen Antheil daran, wir spüren sogar gar nichts davon als nur auf einem Punkte: ich weiß nämlich, daß ein Theil unserer Eisenabfälle, die wir nach Frankreich verkaufen, auf der Bahn zu warten hat, bis die titres d'acquits da sind, um ohne Zoll hineinzugehen. Das ist das einzige Beispiel, das ich kenne.

Herr **Stumm**: Ich möchte darauf aufmerksam machen, daß diese Eisentheile, die Sie von Audincourt beziehen, doch jedenfalls gegenwärtig durch den französischen acquit billiger zu Ihnen geliefert werden können.

Herr **Schlumberger**: Nicht die Compagnie des forges d'Audincourt habe ich gemeint, die Stabeisen und Blech fabrizirt, sondern das Haus Peugeot aus demselben Orte. Ich bezweifle, daß letztere Fabrik die acquits auf diese fertig gearbeiteten Maschinentheile benützt. Der Werth dieser Fabrikate ist ein sehr hoher pro kg; es wäre also ein sehr kleiner Nutzen, den man von den acquits à caution haben würde.

Herr **Stumm**: Und die französischen Maschinen konkurriren nicht mit Ihnen auf dem deutschen oder auf dem schweizer Markte?

Herr **Schlumberger**: Auf dem schweizer Markte gar nicht, auf dem deutschen Markte in etlichen Branchen.

Herr **Stumm**: Sie wissen nicht, in welcher Weise auf diese Maschinen der acquit einwirkt?

Herr **Schlumberger**: Ich kann es nicht bestimmen. Wenn es jetzt noch so ist, wie vor dem Kriege, so variirte der Werth der acquits à caution je nach Differenz von den ausländischen zu den inländischen Preisen. Z. B. wenn im Norden Frankreichs ein großer Mangel an Rohmaterial war, da waren unsere Exportationen besser zu benutzen; aber ich weiß nicht, ob es jetzt noch so ist und in wieweit.

Herr **Stumm**: Sie wissen also auch nicht, ob die Bestimmung des Dekrets vom 9. Januar 1870, wonach das Eisen, welches als Ersatz für die ausgeführten Maschinen zollfrei nach Frankreich eingeführt wird, wirklich bis in die Fabrik hineingebracht, oder ob der titre d'acquit dafür verkauft wird?

Herr **Schlumberger**: Ich kenne die Verhältnisse der französischen Metallurgie nicht, wir haben sehr wenig damit zu thun. Das Beispiel, welches ich Ihnen gab, zeigt doch, daß der titre wirklich und gesetzlich in diesem Falle benutzt wird. Es sind Eisenabfälle, die wir zu denselben Fabriken schicken, die uns das neue spediren. Aber welche Einrichtungen da bestehen, weiß ich nicht. Ich glaube es sind die fours Martin, da werden die Abfälle wieder zu neuem Metall gemacht.

Herr **Stumm**: Aber über den Trafik der acquits à caution haben Sie keine spezielle Kenntniß?

Herr **Schlumberger**: Nein, ganz und gar nicht.

Frage 10:

> Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Ja es gibt solche: Die hohen Arbeitslöhne in Amerika und England erschweren die amerikanische und englische Konkurrenz ziemlich bedeutend. Das ist, glaube ich, nur vorübergehend.

Frage 11:

> Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt?

Staatsbehörden kaufen leider keine Spinnstühle.

Vorsitzender: Frage 12:

> In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

fällt also weg.

(Wird bejaht.)

Frage 13:

> Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Herr **Schlumberger**: Ja beim Sinken der Löhne und gänzlicher freiwilliger oder zwangsweiser Abrechnung des Anlagekapitals.

Frage 14:

> In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Nicht ohne Ruin, wenn man schon 20 pCt. unter den Selbstkosten verkauft.

Frage 15:

> Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Allerdings sind seit 1873 Verbesserungen im Betriebe eingeführt worden. Dies wäre in viel höherem Grade der Fall gewesen, wenn die Handelspolitik von 1873 und deren Einführungsweise den Glauben nicht verbreitet hätte, es würde aus unerklärlichen Gründen auf Fortexistenz der Eisenindustrie gar kein Werth gelegt. Auch die Einführungsweise dieses neuen Regimes hat wenig Zutrauen eingeflößt. Dieser Eindruck ist vielleicht bei uns schwerer gewesen, weil Elsaß damals im Reichstage nicht repräsentirt war und wir von Fragen, die dort zur Verhandlung kamen, gar keine Mittheilung erhielten. Doch unter allen Umständen hat es uns höchst wunderbar geschienen, wie in einer solchen Frage, die für so Viele Lebensfrage war, fast ohne Debatte, ohne die Betheiligten oder andere Sachverständige zu hören, wenn man solche unter den Nichtproduzenten und Nichtkonsumenten hätte finden können, sogar was unsere Branche anbelangt, ohne die mindeste Klage unserer Konsumenten, nicht etwa eine kleine Aenderung, sondern eine totale Umstürzung bestehender Verhältnisse beschlossen werden konnte, und das gerade nach den Jahren des Uebergangs, wo wir im Elsaß Gebliebenen mit soviel Mühe uns ganz neue Wege für unsere Industrie suchen mußten. Das fiel Alles sehr schwer.

Herr **Stumm**? In welchem Jahre ist das gewesen?

Herr **Schlumberger**: 1873.

Herr **Stumm**: Sie würden also der Ansicht sein, daß wenn die ober-elsässische Industrie die Ueberzeugung gewönne, durch die Wiedereinführung der Zölle oder durch andere Wahrnehmungen, daß die deutsche Gesetzgebung eine größere Rücksicht als bisher auf ihre Interessen nehmen würde, daß dann diese Verbesserungen sofort eingeführt würden?

Herr **Schlumberger**: Ja, überhaupt sehr große Verbesserungen haben wir nicht nöthig, denn wir sind ziemlich auf der Höhe, aber es könnte doch ein neuer Schwung eintreten. Hingegen in Amerika besonders, auch in Frankreich und Rußland hat sich während dieser Zeit der Betrieb der Maschinenfabriken sehr viel verbessert.

Vorsitzender: Damit ist

Frage 16:

> Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

zugleich erledigt.

Frage 17:

> Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Herr **Schlumberger**: In der Gesammtfabrikation konnte derjenige, welcher neue Werkzeugmaschinen anschaffte, wegen etwas billigeren Preisen derselben etwas sparen.

Was die Fabrikation fürs Inland anbelangt haben wir an den Selbstkosten etwas sparen können, nämlich einen Theil des früheren Zolles. Einen Theil sage ich, weil die inländische Konkurrenz, wahrscheinlich den anderen Theil beglichen hätte. Was die Fabrikation für Export anbelangt, haben

wir auch einen Vortheil gehabt, nämlich, was uns die Kontrole der Arbeit unter Zollverschluß gekostet haben würde und die Zollersparniß auf gewisse Rohmaterialien, deren Kontrole gar nicht möglich war.

Frage 18:

Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Bei uns gar nicht.

Frage 19:

Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Bei unserer Branche hängt dies bei der jetzigen zollfreien Einfuhr einzig und allein von der industriellen Lage der konkurrirenden Länder ab.

III.

Die deutsche Eisenindustrie auf auswärtigem Markte und der Einfluß ausländischer Zollsätze.

Frage 1:

Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exporirt?

Frage 2:

Nach welchen Gegenden, in welchen Produkten und Quantitäten ist dies der Fall?

Wir exportiren Alle, ich kann unseren Export und den der elsässischen Maschinenfabrik in Mülhausen für die letzten 3 Jahre angeben. Die elsässische Maschinenfabrik in Mülhausen verkaufte dem Werthe nach im Zollverein 35 pCt., nach Frankreich 45 pCt., nach den übrigen Ländern 20 pCt. Von den exportirten 65 pCt. fallen 29 pCt. auf Maschinen für Textilindustrie, 22 pCt. auf Motoren, Transmissionen und Werkzeugsmaschinen, 49 pCt. auf Lokomotiven. Bei uns, ausschließlich Maschinen für Textilindustrie, wurden verkauft in den Zollverein 30 pCt., nach Frankreich 60 pCt., nach anderen Länderen 10 pCt.

Herr **Stumm**: In welchem Jahre?

Herr **Schlumberger**: In den letzten 3 Jahren.

Herr **Stumm**: Im Durchschnitt?

Herr **Schlumberger**: Ueberhaupt.

Herr **Stumm**: Können Sie uns das nicht für die einzelnen Jahre angeben?

Herr **Schlumberger**: Nein, aber ich kann Ihnen sagen, daß sich der Export trotz der Aufhebung der Zölle allmählich verringert hat und die Hauptursachen davon sind gewesen erstens die vermehrte Fabrikation im jetzigen Frankreich, zweitens und besonders das französische Patentgesetz. Durch den Friedensvertrag bekamen die Elsasser, wenngleich Ausländer, die Erlaubniß, diejenigen Maschinen nach Frankreich zu importiren, die nach ihren vor dem Kriege ertheilten französischen Patenten gebaut wurden, welche Patente aber nach und nach zu Ende gehen. Im Jahre 1885 wird keins mehr da sein, denn die längsten Patente sind auf 15 Jahre genommen und diese Begünstigung hat keinen Einfluß auf diejenigen Patente, die nach dem Kriege genommen worden sind. Darum fällt nach und nach unser Export nach Frankreich fort.

Herr **Meier**: Sie denken also, daß ein internationales Patentrecht von großem Nutzen sein würde?

Herr **Schlumberger**: Ja. Von sehr großem Nutzen oder Reziprozität seitens Frankreichs, Belgiens und der Schweiz gegenüber Deutschland.

Frage 3:

In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen?

Der Export hat abgenommen, wie schon gesagt.

Frage 4:

Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der dortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

In den meisten Ländern begünstigte Frachtersparniß und Grenzzoll die eigene Industrie, in Frankreich ist es wieder das Patentgesetz.

Frage 5:

Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Sie hat, wie ich bei Beantwortung der Frage II. 17 gesagt habe, einen gewissen direkten Einfluß gehabt auf den Export, derselbe kann also durch Wiedereinführung der Zölle beeinträchtigt werden.

Ich rechne die heutige Ersparniß vom Werthe der exportirten Fabrikate im Minimum $1/2$ bis Maximum $1 1/2$ pCt., je nach Umständen und Art der Maschinen. Indirekte Ersparnisse z. B. durch billigere Werkzeugmaschinen lassen sich nicht leicht in Zahlen angeben.

Frage 6:

Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden?

Durch vermehrten Absatz im Inlande.

Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Ja gewiß.

Frage 8:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Für uns besonders wäre eine bedeutende Frachtermäßigung in und durch Frankreich von fast gleichem Werthe wie eine Zollermäßigung daselbst, weil wir gegen England, was den Zoll betrifft, wahrscheinlich wie jetzt auf gleichem Fuße stehen würden, was aber die Fracht anbelangt, England jetzt besser steht als wir.

Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

Dazu kann ich nichts sagen, als daß sie uns erlauben, — in welchem Maße, weiß ich nicht — gewisse Rohfabrikate um einen Bruchtheil billiger zu bekommen und also unseren Export um diesen Bruchtheil zu erleichtern.

Frage 10:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

Die bessere Lage der Maschinenindustrie Frankreichs zieht unsere Arbeiter dorthin und erhöht dadurch unsere Arbeitslöhne.

IV.

Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Frage 1:

Erfordert die Forterxistenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

So lange Deutschland ein eigenes Budget haben will, so lange also inländische Kapitalien und Arbeit besteuert sein müssen, sollte das Produkt fremder Kapitalien und Arbeit beim Import gleich hoch besteuert sein. Von der gründlichen Anwendung dieses Prinzips ist, wie ich fürchte, noch nicht die Rede, sondern nur von einer Art Ausgleichung der Produktionskosten, um der inländischen Industrie einigermaßen zu Hülfe zu kommen. Was Roheisen, Walzeisen und Stahl betrifft, so überlasse ich die Vorschläge für diesen Ausgleichszoll den Produzenten. Sind solche Zölle zur Forterxistenz dieser Industrie erforderlich, so füge ich mich gern darin, beanspruche aber für unsere eigene Forterxistenz einen entsprechenden Zoll.

Frage 2:

Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Nein, für unsere Branche nicht, wenn England nicht aus diesem großen Zollverein ausgenommen wäre

Frage 3:

Wie hoch müssen anderenfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Ich finde, daß, wenn wir für Roheisen und Stabeisen den projektirten autonomen Tarif annehmen, der für unsere Maschinen daselbst angenommene Satz ein zu niedriger ist, und ich glaube, nicht im Verhältniß mit den anderen. Nämlich, die Selbstkosten des Roheisens sind heute wohl 43 ℳ. pro Tonne, also der projektirte Zoll von 6 ℳ. pro Tonne vielleicht nothwendig. Wenn er nothwendig ist, so hoffe ich, wird er angenommen, und macht dann nicht weniger als 11 pCt. von den Selbstkosten, während für die Fabrikate, welche unter Pos. 15. b. S. des neuen Tarifs gruppirt sind, der projektirte Zoll von 80 ℳ. per Tonne (4 ℳ. pro Ctr.) nur 7,4 pCt. auf den Selbstkostenpreis von 1080 ℳ. pro Tonne ausmacht. In anderen Branchen der Industrie und in anderen Ländern, sogar Deutschland auch, wird angenommen, daß, je mehr ein Produkt veredelt wird, destomehr Zollschutz braucht es und muß es auch haben bei guter Handelspolitik, z. B. findet man es ganz natürlich, daß Garn weniger Zoll hat als Tücher, daß Tücher weniger Zoll haben als fertige Kleider. Das ist überall jetzt der Fall. Warum sollten die nämlichen guten Ursachen auf unsere Industrie nicht dieselben Folgen haben, warum sollte das fertige Objekt weniger geschützt sein als die Rohmaterialien? Wenn die Konsumenten ihrer Forterxistenz sicher sind, ist das für sich selbst schon ein Vortheil für die Rohmaterial-Produzenten. Also würde ich billig finden, daß man die vollendete Arbeit wenigstens um so viele Prozente vom Werth der Erzeugnisse besteuerte wie Rohmaterialien, wie z. B. Stahlschienen, Drähte, Bleche, die wir benutzen. Um eine Zahl zu geben, finde ich, daß ungefähr 15 Prozent richtig wären, was gerade die Differenz ausmacht zwischen der inländischen und der auswärtigen Konkurrenz, wie ich Ihnen an meinem Beispiel zeigte. Diese 15 pCt. würden durch 140 ℳ. pro Tonne, also 7 ℳ. pro Zentner, nicht einmal erreicht, ich glaube also, daß 140 ℳ. pro Tonne oder 7 ℳ. pro Zentner ein billiger und nothwendiger Satz wäre für den Zoll auf Maschinen, wenigstens auf alle die Maschinen, deren Fabrikation ich kenne; vielleicht gibt es andere, sehr wohlfeil herzustellende Maschinen, welche mit einem geringen Satz genügend geschützt sind.

Herr **Stumm**: Die letzte Bemerkung deutet schon darauf hin, daß ein Gewichtszoll von 140 ℳ. doch für viele Maschinen exorbitant hoch sein würde. Können Sie nicht irgend einen Vorschlag darüber machen, in welcher Weise man für Maschinen, die überwiegend aus Holz bestehen oder für Maschinen, die wenig werthvolles Material enthalten, geringere Sätze annehmen sollte?

Herr **Schlumberger**: Exorbitant wäre der Satz, von 7 ℳ. pro Zentner sogar für landwirthschaftliche Maschinen nicht; vielleicht mehr als ausgleichend. Eine bestimmte Zahl kann ich nicht angeben, weil mir diese Branche nicht genau bekannt ist.

Diejenigen Maschinen, welche unter Pos. 15. b. S. des Tarifs gruppirt sind, enthalten nie vorwiegende Proportionen von Holz. Für alle diese Maschinen ist der Zollsatz von 7 ℳ. pro Zentner gewiß nicht übertrieben.

Herr **Stumm**: Sie würden also der Ansicht sein, daß diejenigen Maschinen, die überwiegend aus Gußeisen bestehen, ebenfalls einen Zollsatz von 140 ℳ. pro Tonne haben müssen?

Herr **Schlumberger**: Aber von anderen Maschinen, die in dem erwähnten Artikel nicht angeführt sind, und für welche nach Pos. 15. b. S. ein Zoll von 3 ℳ. pro Zentner projektirt ist, kann man wohl sagen, daß sie überhaupt schwere Gußstücke enthalten, und bei weitem nicht soviel besonders theure Bestandtheile enthalten, wie z. B. Kämmerei- und Spinnereiapparate. Als Konsument von solchen schweren Maschinen hätte ich wohl einen gewissen Vortheil, wenn sie nicht höher als 3 ℳ. pro Zentner besteuert würden, aber ich kann nicht anders als hier bemerken, daß in der modernen Konstruktionsart dieser Maschinen eben die größten Gußstücke verhältnißmäßig theure Formarbeit kosten, und daß die Modelle fast immer mit wenig Abgüssen amortisirt werden sollen; 3 ℳ. pro Zentner ist wirklich wenig für solche Fabrikate.

Frage 4:

Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:

a) für die Eisenindustrie selbst,

b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

Die Vortheile für die Roheisenfabrikation wären sehr groß, denn wir konsumiren die Produkte derselben, und was unsere Lage verbessert, verbessert also auch die der Roheisenproduktion. Was unsere Konsumenten anbelangt, so kann ich Ihnen Zahlen geben, und zwar will ich als Beispiel nehmen die Einrichtung einer Spinnerei. In einer Spinnerei mittlerer Nummern erheischt die Spindel ein Gewicht von, Motoren, Transmissionen und Maschinen inbegriffen, 26 kg, also wenn die Zahlen des proponirten Tarifs angenommen werden, ist auf die 26 kg ein Zoll von 2 ℳ., was also an Amortisation und Zinsen pro Jahr und pro Spindel 18 ₰ und nicht einmal 1 ₰ pro Kilogramm Garn ausmacht. Der einzige Umstand, Maschinenfabriken in seiner Nähe zu haben, bildet schon für den Spinner einen größeren Vortheil, als dieser Pfennig. Noch weit weniger bedeutend würde der Unterschied für eine Weberei sein. Der Zoll für die ganze Maschineneinrichtung macht hier nicht 1/10 ₰ auf den Meter des Fabrikats. Ich muß noch dazu bemerken, daß, wie schon erwähnt, die inländische Konkurrenz der Maschinenfabriken wahrscheinlich dafür sorgen wird, daß die Vertheuerung der Spinnerei- und Webereianlagen den ganzen Zoll nicht erreichen wird.

Frage 5:

Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Darüber kann ich nur kurz wiederholen, was ich schon gesagt habe; es sind einige Sätze: zuerst ein vollständig ausreichender Schutz für unsere inländischen Konsumenten, nämlich für die Textilindustrie Deutschlands. Das ist für uns eine Hauptsache. Wir haben ein großes Interesse an der Blüthe der Textilindustrie, die unser Konsument ist; — dann ein verbessertes Patentgesetz oder noch besser Reziprozität im liberalen Sinne von Seiten Frankreichs, Belgiens und der Schweiz, ein besseres Importgesetz. Ich finde nämlich, daß es gut wäre, wenn ein Gegenstand, der noch nicht bezahlt ist, Niemandem als Pfand gegeben werden könnte, als demjenigen, der ihn geliefert hat. Es kommt uns nur zuviel vor, daß, während wir auf die Zahlung von ganzen Einrichtungen von Maschinen warten, die wir geliefert haben, dieselben einem Andern als Garantie gegeben werden, — das finde ich nicht billig, und ich glaube, auf diesem Wege könnte sich viel bessern, ich hoffe es wenigstens. — Dann Erhaltung eines billigen Wagenladungs-Tarifs in Deutschland, große Frachtermäßigungen im Auslande, in Frankreich besonders.

Frage 6:

Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Nein, ich glaube nicht; nur ein 100jähriger Weltfrieden vermag das.

V.

Statistik.

Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen und event. welche?

Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

Herr **Schlumberger**: Ich habe keine Kontrole ausüben können, aber höre überhaupt, daß sie sehr gründlich ausgearbeitet ist.

Vorsitzender: Ich schließe die Vernehmung und spreche dem Sachverständigen unsern besten Dank aus.

(Schluß der Vernehmung 1 Uhr 45 Minuten.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Sachverständigen-Vernehmung

seitens

der Eisen-Enquete-Kommission.

Sechsundvierzigste Vernehmung

am

28. und 29. November 1878

Anwesend: Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo, Vorsitzender,
" Königl. bayr. Staatsrath von Schloer,
" Geh. Kommerzienrath Stumm,
" H. H. Meier,
" Geh. Bergrath Dr. Wedding, (während des ersten Theils der Vernehmung dienstlich verhindert).

Sachverständiger: Herr Kommerzien-Rath Baare.

Geh. Oberregierungsrath Huber, dienstlich verhindert.

(In Abwesenheit des im Anfange der Vernehmung dienstlich verhinderten Herrn Vorsitzenden Dr. Serlo führt Herr v. Schloer den Vorsitz).

Am 28. November Nachmittag 2 Uhr 15 Minuten.

(Fragebogen A.)

Herr **v. Schloer**: Bevor wir in die Erörterung der einzelnen Fragen eingehen, möchte ich den Herrn Sachverständigen bitten, uns im Allgemeinen bekannt zu geben, auf welche Produkte sich Ihre Fabrikation erstreckt und welches die Grundlagen Ihres Etablissements sind?

Herr **Baare**: Unser Etablissement ist im Jahre 1842 lediglich zum Zwecke der Tiegelstahlfabrikation gegründet worden; im Jahre 1854 zu einem mäßigen Preise in die Hände der jetzigen Gesellschaft übergegangen, welche denselben Fabrikationsbetrieb fortgesetzt und erweitert hat. Später, etwa im Jahre 1862, waren wir durch die neueren Erfindungen von Bessemer und Martin genöthigt, zu deren Fabrikationssystem überzugehen, durch welche der Tiegelstahl gewissermaßen in den Schatten gestellt worden ist. Außerdem gewinnen, resp. fabriziren wir selbst Rohprodukte und Halbfabrikate, sowie als Nebenprodukt, wenn gerade Schmiedeisen verlangt wird, dieses für schwere Axen und sonstige Gegenstände. Es ist das aber so unerheblich, daß ich eigentlich die Frage 1:

I.

Wirthschaftliche Lage der deutschen Eisenindustrie an und für sich und mit Rücksicht auf die Produktionsverhältnisse des Auslandes.

a. Selbstkosten.

Frage 1:

Wie stellen sich die Selbstkosten für die wichtigsten Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate Ihrer Werke?

dahin beantworten muß, daß wir nur Stahl und zwar hauptsächlich für Friedenszwecke, für Eisenbahnmaterial fabriziren, in mäßigem Umfange auch für Kriegszwecke, in Form von Kanonen und Gewehrstahl.

Herr **v. Schloer**: Sie basiren Ihre Produktion auf der Entwickelung der Urstoffe bis zum fertigen Fabrikat, so daß Sie einen großen Theil Ihres Rohmaterials Sich selber beschaffen?

Herr **Baare**: Wir haben die Selbstbeschaffung der Produkte und die Herstellung der Halbfabrikate erst im Laufe der Zeit aufgenommen, nachdem wir an der Hand der Erfahrungen gesehen, daß, wenn man dauernd der starken Konkurrenz, namentlich des Auslandes, gewachsen sein will, man eigner Herr der Materialien und unabhängig von Konjunkturen sein muß. Namentlich ist das nothwendig, wenn man Geschäfte auf Jahre hinaus abschließen will. Wir hatten Verträge auf längere Zeit abgeschlossen, ohne in der Lage gewesen zu sein, das Rohmaterial auf diese Zeit decken zu können, sind dann zu unserem großen Nachtheil in eine steigende Konjunktur gekommen. Umgekehrt wieder, nachdem wir das Rohmaterial vorzeitig gedeckt hatten, sind wir in eine derartige Baissekonjunktur gerathen, daß wir dabei in einem Jahre nahezu 2 Millionen Mark eingebüßt haben. Ich habe meinen Aktionären in den Generalversammlungen immer wieder vorgestellt,

man müsse sich in dieser Beziehung unabhängig machen und wir haben zunächst im Jahre 1865/66 eine Steinkohlenzeche gekauft, worin bereits von Seiten einer englischen Gesellschaft mehrere Millionen Thaler angelegt worden waren. Dieselbe war zur Subhastation gekommen und ich erstand dieselbe für einen Preis von nur 138 000 Thalern. Es ist die Zeche Maria-Anna und Steinbank, welche jetzt 16—18 000 Ctr. Steinkohlen täglich fördert und zu einer Tagesproduktion von 20 000 Zentnern vorgerichtet ist, nachdem wir allerdings seit dem Ankauf noch 5—6 Millionen Mark hineingesteckt haben. Dann kam die Haussezeit, wo wir die schmerzliche Erfahrung machen mußten, daß man in der That fast kein Roheisen mehr bekommen und es auch nicht transportiren konnte — das war im Jahre 1870/71 — wo wir, wie man zu sagen pflegt, von der Hand in den Mund leben mußten. Es hing öfter unser Betrieb davon ab, daß uns die Bergisch-Märkische Eisenbahn dringend erbetene 20 Waggons vorzugsweise überließ. Wenn sie uns dieselben nicht gab, lagen wir still. Es hat uns das veranlaßt, zur Roheisenfabrikation überzugehen. Wir kauften zuerst zwei Hochöfen in Mülheim a. Rh., die wir aber, als eine ungünstige Konjunktur eintrat, ausblasen mußten, weil wir bei dem Betrieb derselben Schaden erlitten.

Wenn wir das Eisen auf unserer Hütte in Bochum erzeugen wollten, hätten wir an Transportkosten soviel weniger auszugeben, daß sich ein neues Kapital zur Anlage von Hochöfen auf dem Werk in Bochum eher verzinsen müßte. Jene Mülheimer Hochöfen werden wir nächstens verkaufen. Wir haben inzwischen eine leistungsfähige Hochofenanlage auf der Gußstahlfabrik in Bochum erbaut, haben sehr werthvolle Eisensteingruben erworben und befinden uns im Alleinbesitz der erwähnten Steinkohlengrube, die unter sehr günstigen Verhältnissen arbeitet, unseren ganzen Bedarf an Steinkohlen (mit Ausnahme der Gaskohlen) deckt, auch noch den Verkauf von ein paar Tausend Zentnern täglich gestattet. Die beiden großen Hochöfen stehen in Bezug auf Quantität und Qualität in ihrer Leistung keinem der größten und neuesten Cumberland-Oefen nach und erzeugen mehr als das doppelte Quantum Bessemer-Roheisen, was gewöhnliche Hochöfen zu produziren pflegen, nämlich 80—90 t pro Ofen und Tag gegen 35 — 40 t.

Ich habe diese Frage deswegen so ausführlich beantwortet, um darzuthun, daß wir alle Grundlagen haben für eine rationelle und billige Roheisenproduktion, daß wir aber dennoch in diesem Augenblick sehr bedauern, im Besitz dieser kostspieligen und werthvollen Anlagen zu sein, weil wir das Material namentlich das englische Roheisen jetzt billiger kaufen können, als wir es selbst erzeugen.

Ich habe den ganzen Fragebogen so aufgefaßt, daß es im Wunsche der Kommission liegt, sich über alle Details möglichst zuverlässige und ziffermäßige Auskunft zu verschaffen. Aus diesem Grunde habe ich mir erlaubt, in Bezug auf Frage 1 eine übersichtliche Zusammenstellung unserer Selbstkosten zu geben und sie auch zu belegen mit Abschriften von unseren Originalkalkulationen über Eisenstein, Steinkohlen, Koks, Roheisen, Bessemer-Ingots, Bessemer-Stahlschienen und Bandagen. Ueberhaupt habe ich bei allen meinen Zusammenstellungen außer den Fabrikationsmaterialien nur die Hauptfabrikationszweige ins Auge gefaßt. Ich stelle anheim, die Ihnen zu überreichenden Tabellen zu Protokoll zu nehmen.

Herr **Stumm**: Ich gestatte mir die Bemerkung, daß, wo Tabellen überreicht werden, es immer üblich gewesen ist, daß der Herr Sachverständige bei der Korrektur des stenographischen Berichts genau die Stelle bemerkt, wo die betreffende Tabelle abgedruckt werden soll.

Herr **Baare**: Die Zusammenstellung ist so übersichtlich, daß sich Jeder, der nur einigermaßen Sachkenntniß hat, leicht darin zurechtfinden wird.

Herr **v. Schloer**: Vielleicht haben Sie die Güte, uns nur die Hauptziffern Ihrer umfangreichen Tabellen mitzutheilen?

Herr **Baare**: Wir haben sehr werthvolle Eisensteingruben im Siegerlande und in Nassau. Der ungeröstete Spateisenstein kostet loko Grube 9,31 ℳ pro Tonne, der geröstete 13,422 ℳ. Bei dem Rösten gehen reichlich 20 pCt. verloren. Die Eisenbahnfracht kostet von Kirchen nach Bochum franko Gußstahlfabrik 4 ℳ pro Tonne, also kostet in Bochum der ungeröstete Eisenstein 13,31 ℳ pro Tonne, der geröstete 17,422 ℳ pro Tonne.

Das Nähere ersehen Sie aus den hier übergebenen drei Zusammenstellungen.

Tabelle 1.

Exkl. Amortisation und Verzinsung pro Monat August 1878 berechnet kostet:

Kosten in den Jahren: 1869.	1873.		
vakat.		1. Eisenstein loko Abgangsstation Kirchen	
		ungeröstet pro Tonne 9,31 ℳ, geröstet pro Tonne	13,422 ℳ
		Eisenbahnfracht Kirchen-Bochum . . 4 „ . . .	4 „
		mithin franko Gußstahlfabrik ungeröstet . 13,31 ℳ, geröstet	17,422 ℳ
ℳ 6,40	ℳ 14,80	2. Steinkohlen loko Zeche 25,86 ℳ pro 100 Ctr. = .	5,171 ℳ
		eigene Bahnfracht zur Gußstahlfabrik	0,400 „
		franko Gußstahlfabrik 27,86 ℳ pro 100 Ctr.	5,571 ℳ
vacat.		3. Koks loko Fabrik	8,80 ℳ
81,66	117,80	4. Roheisen (September-Kalkulation)	63,06 ℳ
damals in Mülheim a. Rh. hergestellt		Wird die übliche Amortisation und Verzinsung für den Koks und für das Roheisen dem Preise des letzteren (nicht von Steinkohlen) hinzugesetzt, so erhöht sich dieser Preis des Roheisens um	11,80 „
		beträgt dann also	74,86 ℳ
128,08	180,87	5. Bessemer-Ingots . . .	91,40 ℳ
		Martin-Ingots	86,99 „
203,72	249,00	6. Schienen	110,12 ℳ
		dazu 10 pCt. Generalkosten .	11,01 „
		Amortisation und Zinsen beim Betrieb von zwei großen Hochöfen	8,04 „
			129,17 ℳ
250,60	342,54	7. Bandagen unter 250 kg	145,83 ℳ
		„ über 250 kg	141,03 „

Die betreffenden Detailkalkulationen sind zu den Akten überreicht worden.

Tabelle 2.

Es beträgt der Antheil an den Selbstkosten vom Durchschnitt unserer Gesammt-Produktion:

für Kohlen	10,05	pCt.
„ Eisenerze	10,75	„
„ Kalksteine	0,50	„
„ Roheisen	28,00	„
	49,30	pCt.

	49,30 pCt.
Frachtkosten, Speditionskosten und Zölle	9,60 =

Hierbei ist zu bemerken, daß in den Kohlen-, Erz-, Kalkstein- und Roheisenpreisen, wie solche in der Ausgabestatistik des Bochumer Vereins figuriren, die Frachtkosten bis zur Gußstahlfabrik einbegriffen sind und im Ganzen etwa 20,60 pCt. der Ausgaben für vorgedachte Materialien betragen, wodurch sich dann der Prozentsatz der sämmtlichen Frachtkosten auf 18,76 pCt. erhöhen würde.

Arbeitslöhne	22,45 =
Diverse Ausgaben resp. allgemeine Betriebs- und Unterhaltungskosten, auch Ersatzkosten und Garantien 2c.	9,04 =
Generalkosten	9,61 =
	100,00 pCt.

Im Einzelnen vertheilen sich die vorgefragten Kosten wie folgt:

franko Bochum.	Eisenstein: loko Grube:	
59,62 pCt.	Arbeitslöhne . .	78,10 pCt.
1,00 =	Knappschaftsgefälle	1,30 =
15,85 =	Betriebs- und Unterhaltungskosten .	20,60 =
Transportkosten 23,53 =		
100,00 pCt.		100,00 pCt.

franko Bochum.	Steinkohlen loko Zeche.	
65,26 pCt.	Arbeitslöhne . .	70,28 pCt.
4,08 =	Bergwerks- 2c. Steuern und Knappschaftsgefälle . .	4,40 =
23,48 =	Allgemeine Betriebsausgaben und Unterhaltungskosten .	25,32 =
Transportkosten 7,18 =		
100,00 pCt.		100,00 pCt.

(in Bochum fabrizirt) Koks.

Steinkohlen	86,36 pCt.
Löhne	9,09 =
Fuhrkosten und diverse Ausgaben	4,55 =
	100,00 pCt.

(in Bochum fabrizirt) Roheisen.

Eisenstein	25,91 pCt.
Kalkstein	1,15 =
Koks	14,74 =
Frachten für sämmtliche Materialien	36,06 =
Löhne	4,86 =
Diverse . . . . (für kleine Materialien zum Betriebe, Dampf, Wasser 2c. 2c.)	17,28 =
	100,00 pCt.

(in Bochum fabrizirt) Bessemer Ingots.

Material	86,57 pCt.
Löhne	2,97 =
Diverse Ausgaben	10,46 =
	100,00 pCt.

(in Bochum fabrizirt) Schienen.

Fremdes Roheisen und sonstige Rohmaterialien (wie Stahlschrot 2c. für Martin)	51,6 pCt.
Erz	15,0 =
Kalk	0,7 =
Kohlen	3,7 =
für Rohmaterial	71,0 pCt.
Löhne	7,8 =
Werkzeugkosten	21,2 =
	100,0 pCt.

Tabelle 3.

Vergleichende Zusammenstellung
der Selbstkosten diverser Fabrikate
a) ohne Amortisation,
b) mit Generalkosten,
c) mit Amortisation und Generalkosten.

Laut Kalkulation pro:	Pro 1 000 kg. Ohne Amortisation. ℳ	Mit Generalkosten. ℳ	Mit Amortisation und Generalkosten. ℳ	
Roheisen.				
1877.				In die Kalkulationen der weiteren Fabrikate wird das Roheisen ohne Aufschlag von Generalkosten und Amortisation eingestellt, also so, wie dasselbe in der 1. Kolonne figurirt.
Juli	63,00	66,15	76,23	
August . . .	63,27	66,43	76,41	
September .	66,49	69,81	80,87	
Oktober . .	59,52	62,50	74,49	
November .	67,50	70,88	82,51	
Dezember . .	72,78	76,42	91,47	10 Tage Schacht-Reparatur.
1878.				
Januar . .	63,18	66,34	78,08	
Februar . .	62,67	65,80	79,02	
März	66,80	70,14	82,41	
April	65,29	68,55	80,70	
Mai	66,16	69,47	81,23	
Juni	96,71	101,55	126,85	14 Tage Schacht-Reparatur.
Durchschnitt pro Monat im Jahre 1877/78 .	67,78	71,17	84,19	
1878.				
Juli	64,48	67,70	80,15	
August . . .	64,34	67,56	79,76	
September .	63,06	66,21	78,01	
Bessemer-Ingots.				
1877.		7½ pCt.		
Juli	93,41	100,42	109,96	
August . . .	92,35	99,28	107,07	
September .	95,20	102,34	108,70	
Oktober . .	94,70	101,80	109,96	
November .	98,06	105,41	112,05	
Dezember .	96,94	104,21	118,02	
1878.				
Januar . .	95,00	102,13	114,56	
Februar . .	93,77	100,80	115,65	
März	98,87	106,29	118,97	
April	96,65	103,90	113,81	
Mai	95,67	102,85	114,98	
Juni	100,51	108,05	116,39	Umbau v. Bessemer I., neue Gießgrube.
Durchschnitt pro Monat im Jahre 1877/78 .	95,93	103,12	113,34	
1878.				
Juli	94,52	101,61	112,75	
August . . .	91,40	98,26	108,15	
September .	89,81	96,55	106,89	

Laut Kalkulation pro:	Pro 1 000 kg. Ohne Amortisation. ℳ.	Mit Generalkosten. ℳ.	Mit Amortisation und Generalkosten. ℳ.
		Schienen.	
1877.			
Juli	131,60	144,76	153,84
August . . .	124,76	137,24	146,16
September .	128,17	140,99	151,25
Oktober . .	122,97	135,27	145,09
November .	120,19	132,21	140,01
Dezember .	127,20	139,92	151,63
1878.			
Januar . .	120,86	132,95	144,92
Februar . .	118,41	130,25	143,94
März . . .	124,39	136,83	151,00
April	125,61	138,17	152,00
Mai	119,10	131,01	145,00
Juni	123,90	136,29	148,00
Durchschnitt pro Monat im Jahre 1877/78 .	123,93	136,32	147,74
1878.			
Juli	113,73	125,10	137,15
August . . .	110,12	121,13	129,17
September .	109,92	120,91	128,95
		Bandagen.	
1877.			
Juli	161,17	177,29	206,02
August . . .	185,10	203,61	229,00
September .	186,70	205,37	230,37
Oktober . .	164,20	180,62	205,78
November .	162,30	178,53	200,76
Dezember .	157,40	173,14	206,55
1878.			
Januar . .	147,80	162,58	195,70
Februar . .	146,00	160,60	187,03
März	160,10	176,11	199,63
April	179,80	197,78	222,39
Mai	157,40	173,14	195,61
Juni	146,70	161,37	178,14
Durchschnitt pro Monat im Jahre 1877/78 .	162,89	179,18	204,75
1878.			
Juli	140,50	154,55	174,75
August . . .	146,20	160,82	181,62
September .	132,30	145,53	165,19

Herr **Stumm**: Ich möchte zum besseren Verständniß der Tabellen fragen, ob Sie bei der Aufstellung die Frage 4, betreffend die Verzinsung und Amortisation besonders berücksichtigt haben?

Herr **Baare**: Ich habe 3 Kolonnen gemacht, die Kolonne rechts gibt unseren Selbstkostenpreis, einschließlich Generalkosten, Amortisation und Verzinsung der betreffenden Werkstätten an. Ich behalte mir vor, näher zu motiviren, weshalb die Ziffern so und nicht anders gegriffen sind, welchen Effekt die Amortisationsberechnung gehabt hat und welchen sie eigentlich hätte haben müssen. Die erste Kolonne enthält nur die Summe der Ausgaben für Arbeitslöhne und Materialien, die zweite die sogenannten Generelkosten. Jedes Werk hat für seine Kalkulationen sein eigenthümliches System und seine besonderen Schemata. Die Generalkosten berechnen wir der Einfachheit wegen mit rund 10 pCt., sie betragen eigentlich 9,61 pCt. Unter den Generalkosten befinden sich unter anderen Zinsen und Provisionen an unsere Bankiers, Zinsen von einer verhältnißmäßig kleinen Schuld von etwa 2 000 000 ℳ. Beiläufig bemerkt, gleichen sich die Summen unserer Debitoren und Kreditoren ungefähr aus und zuzüglich des in den Aktivis der Bilanz figurirenden Betriebskapitals sind unsere Aktiva nur etwa um 1 000 000 ℳ. niedriger als die Passiva. Im Uebrigen ist also unser ganzes Besitzthum bezw. Vermögen, welches einschließlich 12 000 000 ℳ. Abschreibungen über 30 000 000 ℳ. beträgt, ganz schuldenfrei. Außer den Zinsen und Provisionen befinden sich alle anderen Kosten, Stempel, Steuern, kleine Reparaturen, die Kosten von 32 Agenturen, wovon 15 im Auslande domizilirt sind, Beamtengehälter, in unseren Generalkosten, welche sich dadurch auf 9,61 pCt. stellen. Die Kosten der administrativen resp. kommerziellen Beamten stellen sich auf 1,41 pCt., die Kosten der technischen Beamten auf 1,75 pCt.

Herr **Meier**: Diese Prozente sind von den Selbstkosten berechnet?

Herr **Baare**: Ja. An sogenannten Amortisationskosten bezw. Zinsen berechnen wir von den betreffenden Grundstücken 5 pCt. Zinsen — ich muß bemerken, daß dies die usuelle Berechnung ist, wie wir sie seit 20 Jahren gemacht haben, und werde mir gleich erlauben, den Nachweis zu führen, daß diese Berechnung, die allerdings sehr hoch erscheint, keineswegs zu hoch ist. Eine Zinsanrechnung für das Aktienkapital findet nicht statt, vielmehr kalkuliren wir so, daß alle diejenigen Gegenstände, die für die betreffende Fabrikation benutzt werden, z. B. Immobilien, Maschinen, Geräthschaften nach dem gewöhnlichen technischen und kaufmännischen Brauch mit den entfallenden Werthen in die Kalkulationen hereingezogen werden. Dies ergibt für die Kalkulation im vorigen Jahre eine Summe von 1 172 563 ℳ. Diese Ziffer setzt sich zusammen aus folgenden Einheitssätzen: Zinsen für Grundstücke 5 pCt., für Fabrikgebäude 5 pCt., Amortisation für letztere 3 pCt., Zinsen für Maschinen und Werkgeräthe 5 pCt., Amortisation dafür 10 pCt. Im Geschäftsjahr 1877/78 sind zur Amortisation und Verzinsung in die Kalkulationen aufgenommen worden:

Tabelle 3 a.

	ℳ.		ℳ.
Für Grundstücke	520 015	à 5 pCt. =	26 000,75
„ Gebäude .	1 623 742	à 5 + 3 = 8 pCt. =	129 899,36
„ Oefen, Kamine, Maschinenfundamente, Schienengeleise, Kanäle ꝛc. . .	3 246 907	à 5 + 10 = 15 pCt. =	487 036,05
Für Maschinen .	3 163 838	{ à 5 + 10 pCt.	
„ Werkgeräthe	367 011	= 15 pCt. =	529 627,35
	8 921 513	=	1 172 563,51

Wir haben aber nur einen Bruttoüberschuß erzielt von 692 000 ℳ., welcher zu Abschreibungen verwendet worden ist, so daß also die Amortisationsziffer, welche die Kalkulation

angibt, — weil wir unter dem Preise haben verkaufen müssen, — nicht erzielt worden ist. Wollte man unserem früheren Brauche entsprechend 5 pCt. auf Grundstücke, 5 pCt. auf Gebäude, 10 pCt. auf Maschinen und Werkgeräthe, 3 pCt. auf Bergwerke von unseren Bilanzwerthen abschreiben, so würde sich das Ergebniß wie folgt stellen: Es würde dann abzuschreiben sein von im Ganzen 19 386 623 ℳ die Summe von 999 745 ℳ. Ich möchte hieran noch eine kurze Bemerkung knüpfen. Wir haben 159 ha 52 a Grundstücke, die im Ankaufspreise nach meinem hier vor mir liegenden Grundbuch 3 487 000 ℳ gekostet haben. Außerdem haben wir inkl. Abschreibungen in den ersten 20 Jahren meiner Geschäftsleitung die Summe von 20 Millionen Mark verdient. Davon haben wir nur 7½ Millionen Mark als Dividende vertheilt, über 12½ Millionen Mark als Betriebskapital und für Verbesserungen im Geschäfte behalten. Wenn man das Aktienkapital von 15 Millionen Mark hinzuzieht, so sind das zusammen 27 Millionen Mark, die im Geschäft angelegt sind. Nun steht heute der Kurs der Aktien 37 pCt., sagen wir rund 40 pCt. Es wäre also der heutige Marktwerth (Börsenpreis) meines Unternehmens noch nicht 6 Millionen Mark. Dieselbe steht aber noch zu Buche mit 19 386 623 ℳ. Hiernach will ich nur beweisen, daß selbst so reichliche Amortisationen nicht der eigentlichen Entwerthung entsprechen, welche jetzt die Industrie in Folge der unglücklichen Lage erlitten hat. Unsere Amortisationsziffern sind also nicht zu hoch gegriffen.

Herr **v. Schloer**: Durch diese Zusammenstellung würden Sie die erste Frage vollständig erschöpft haben.

Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Herr **Baare**: Darüber kann ich keine genaue Auskunft geben. Unser größtes Konkurrenzwerk Krupp nimmt wegen seiner bedeutenden Kanonenfabrik eine exceptionelle Stellung ein.

Herr **v. Schloer**: Frage 3:

Welchen Antheil an den Selbstkosten haben:
- die Förderkosten bezw. Ankaufspreise von Kohlen, Erzen, Zuschlägen, sowie überhaupt die Preise der bezogenen Rohmaterialien und Halbfabrikate?
- die Transportkosten derselben?
- die Arbeitslöhne?
- die allgemeinen Betriebs-, die Unterhaltungs- und Generalkosten? (Welchen Antheil daran haben die Beamtengehälter?)

ist bereits vollständig durch die überreichten Tabellen erledigt. (Siehe Seite 780 bis 782.)

Die Beamtengehälter haben Sie auch angegeben.

Frage 4:

Wie berechnen Sie die Amortisation der bestehenden Anlagen und die Verzinsung der Anlagekapitalien? Sind diese Beträge unter Nr. 1 eingerechnet oder nicht?

ist durch Ihre Mittheilungen ebenfalls vollständig erledigt, da Sie die Grundsätze, nach denen Sie Amortisation und Zinsen berechnen, bereits entwickelt und ziffermäßig belegt haben.

Frage 5:

Wie stand es mit den Selbstkosten in den Jahren 1869 und 1873?

ist auch erledigt. Ebenso

Frage 6:

Welches Anlagekapital steckt in Ihrem Unternehmen und wie hat sich dasselbe seit 1869 entwickelt?

durch die übergebene Tabelle.

Tabelle 3b.

Geschäftsjahr.	Aktien-Kapital. ℳ	Brutto-Ueberschuß. ℳ	Vertheilte Dividende. pCt
1854/55	2 154 300	32 873	
1855/56	2 265 600	251 001	6
1856/57	2 473 500	182 649	—
1857/58	2 473 500	88 374	—
1858/59	2 473 500	71 317	—
1859/60	2 473 500	61 669	—
1860/61	2 473 500	572 733	8
1861/62	2 473 500	1 177 546	16
1862/63	2 473 500	1 243 007	16
1863/64	2 473 500	894 740	13
1864/65	2 784 600	865 309	13
1865/66	3 000 000	922 928	12
1866/67	4 500 000	923 980	8
1867/68	4 500 000	855 049	8
1868/69	4 500 000	884 426	8
1869/70	4 500 000	1 216 779	10
1870/71	4 500 000	904 804	10
1871/72	6 000 000	1 695 789	13
1872/73	9 000 000	3 126 141	17
1873/74	9 000 000	1 499 349	8
1874/75	15 000 000	928 110	2
1875/76	15 000 000	765 891	—
1876/77	15 000 000	493 617	—
1877/78	15 000 000	692 130	—
Summa des Ueberschusses . . .		20 350 211	168 =

8 pCt. pro Jahr, nach 21jährigem Durchschnitt gerechnet, macht zusammen 7 478 889 ℳ.
Seit 1875/76 dagegen keine Dividende.

Frage 7:

Steckt Gründergewinn darin, event. in welchem Maße?

würde sich bei Ihnen ganz von selber erledigen.

Herr **Baare**: Das Unternehmen ist damals zum Abschätzungswerthe verkauft worden. Verkäufer und Käufer haben je einen Experten ernannt, und diese haben sich über die Details geeinigt. Inklusive Material- und Waarenvorräthe betrug der ganze Kaufpreis ca. 400 000 Thaler, darin steckt eine Vergütung von 80 000 Thalern für die Erfindung des Stahl-Façongusses, patentirt in Frankreich und England, mittelst dessen wir Gußstahlglocken und ähnliche Gegenstände herstellen. In Glocken haben wir selbst heute noch keine Konkurrenz, und diese 80 000 Thaler sind durch Verwerthung der Patente in Frankreich und England und jener Erfindung in Deutschland mehrfach wieder gewonnen worden. Hiernach ist also mein Unternehmen gänzlich frei von Gründungs- und derartigen Kosten und Lasten.

Ich bin sehr pointilleux in den Angaben der Ziffern, weil ich sie vollständig vertreten möchte.

Frage 8:

Produzirt das konkurrirende Ausland billiger? In welchem Maße und aus welchen Gründen ist dies der Fall?

Ich erlaube mir, zwei Kalkulationen von englischen Hochofenwerken zu überreichen, welche die Selbstkosten von Roheisen betreffen und darthun, wie ungemein billig die englischen Werke arbeiten.

Tabelle 4.

Veranschlagte Produktionskosten bei Verarbeitung von Rohmaterial zu den Tagespreisen, Oktober 1878, in England.

	2 und 3 im Betrieb.						2, 3 und 4 im Betrieb.					1, 2, 3 und 4 im Betrieb.				
	Ctr.	Preis. s.	Preis. d.	Betrag. Lstr.	Betrag. s.	Betrag. d.	Ctr.	Preis.	Betrag. Lstr.	Betrag. s.	Betrag. d.	Ctr.	Preis.	Betrag. Lstr.	Betrag. s.	Betrag. d.
(1 Zentner = $50^3/_4$ kg)																
Hämatit-Eisenerz:																
3 s. 5 d. bis 14 s. 3 d. } + 2 s. 9 d. Bahn-																
2 s. 5 d. " 12 s. — d. } fracht . . .	33	16	—	1	6	4										
Irisches Eisenerz	3	9	6	—	1	5										
Koks	20	16	—	—	16	—										
Kalkstein	8	3	9	—	1	6										
Kohlen				—	—	1										
				2	5	4			2	5	4			2	5	4
Arbeitslöhne				—	4	3			—	4	—			—	4	—
Generalkosten				—	—	2			—	—	$1^1/_2$			—	—	1
Reisekosten				—	—	$^1/_4$			—	—	$^1/_4$			—	—	$^1/_4$
Miethe, Abgaben, Steuern und Versicherung				—	—	2			—	—	$1^1/_2$			—	—	1
Direktionsunkosten				—	—	$4^1/_4$			—	—	3			—	—	2
Salaire				—	—	5			—	—	3			—	—	$2^1/_2$
Schreibmaterialien				—	—	$^1/_4$			—	—	$^1/_4$			—	—	$^1/_4$
Vorräthe				—	—	4			—	—	3			—	—	3
Bahnfracht bis zum Dock				—	—	2			—	—	2			—	—	2
Ziegelsteine und Thon				—	—	1			—	—	1			—	—	1
Gießen, Schienen und Reparaturen ꝛc. . . .				—	—	10			—	—	7			—	—	8
$2^1/_2$ pCt. Diskonto				—	1	$3^3/_4$			—	1	$3^3/_4$			—	1	$3^3/_4$
Agenten				—	—	$7^1/_4$			—	—	$7^1/_4$			—	—	$7^1/_4$
Bankspesen				—	—	$2^1/_4$			—	—	$2^1/_4$			—	—	$2^1/_4$
Bankkommissionen				—	—	$1^1/_2$			—	—	$1^1/_2$			—	—	$1^1/_2$
Bankzinsen . . . . ($5^1/_2$ d.)																
Zinsen auf die Tratten an Croßfield und Connwood . . . . ($1^3/_4$ d.)																
Gas und Wasser				—	—	2			—	—	$1^1/_2$			—	—	1
				2	14	$6^1/_2$			2	13	$6^3/_4$			2	13	$4^3/_4$

Tabelle 5.

Herstellungskosten von Roheisen in England.

	s.	d.
Kohlen für das Rösten	—	6,70
Dampfkohlen.	—	0,13
Kleiner Koks für das Rösten	—	3,50
Oel	—	3,00
Stabeisen.	—	2,50
Bauholz	—	0,50
Gußstücke.	—	9,00
Löhne	4	3,00
Ballast an den Hochöfen, Sand und Thon, Ziegelsteine, Kalkstein	—	2,86
Büreau-Auslagen und Salaire	—	3,26
Laufende Auslagen: Polizei, Gas, Kohlen für die Hochöfen, Kleine Auslagen	—	2,25
Lokomotiven und Zubehör	1	0,00
Fortschaffen der Schlacke	—	0,88
Steuern und Abgaben	—	1,03
Land- und Wasser-Pachtzins	—	2,24
Quaigeld	—	4,22
Eisenstein 3 t 7 Ctr. à 5 s. pro Tonne. .	16	9,00
Koks 23 Ctr. à 13 s. 6 d.	15	0,00
Kalkstein $12^1/_2$ Ctr. à 4 s.	2	6,00
	43	—

Seitdem diese Aufstellung gemacht worden ist, sind jedoch die Preise für Eisenstein auf 3 s. 9 d. und für Koks auf 12 s. pro Tonne gesunken, ferner sind auch die Arbeitslöhne letzthin um ca. 2 d. pro Tonne heruntergegangen, so daß sich die Fabrikationskosten einer Tonne Roheisen augenblicklich auf ca. 37 s. 6 d. stellen (Qualität Nr. 3 und 4).

Herr **Meier**: Welche englischen Werke sind das?

Herr **Baare**: Das eine liegt im Cumberlanddistrikt, das andere in Middlesborough. Die betreffenden Firmen

wünsche ich nicht zu nennen. Ich möchte noch dazu bemerken, daß wir heute bei den billigen Eisenpreisen, wenn wir, wie früher, unseren Bessemerstahl ausschließlich aus englischem Roheisen erzeugten, billiger fabriziren würden.

Wir verwenden für unser Bessemerroheisen jetzt 60 pCt. afrikanische, spanische und Elbaerze, und gebrauchen davon auf 1 t Schienen $1_{,60}$ t Erz. Arbeiten wir aber ganz mit ausländischen Erzen, wie das auch gethan ist, so gebrauchen wir $2_{,70}$ t Erz. Nun habe ich wegen der Frage der Transportkosten eine Schiffsliste angelegt über 64 000 t Erze, die wir seit Januar vorigen Jahres bezogen haben, worin jedes Schiff namentlich aufgeführt ist. Wenn man daraus die Ziffern für diese Frachten, soweit wir sie zu bezahlen haben — diejenigen, welche die Spanier bei Frankolieferung selbst zu zahlen haben, konnte ich nicht angeben — der Tabelle zu Grunde legt, und dann berechnet, um wieviel die Middlesborougher Werke, die uns jetzt die schlimmste Konkurrenz machen — sie haben Cumberland längst überholt — billiger verfrachten, so würde sich, wenn wir nur ausländische Erze verhütten, die Tonne Schienen durch die Frachtverhältnisse 27 s nach meiner Kalkulation höher stellen, denn der Frachtunterschied zu Gunsten von Middlesborough beträgt 10 s pro Tonne. Nun sind wir aber noch in vielen anderen Beziehungen ungünstiger als die Engländer gestellt. Wir haben viel theueres Geld und der Kredit unserer Eisenindustrie ist schwer geschädigt. Ich für mein Theil habe in den letzten Jahren die schwersten Kämpfe durchzumachen gehabt. Die größten deutschen Bankinstitute reduzirten oder kündigten die Kredite. Zwei derselben reduzirten nach und nach die uns selbst aufgedrungenen Kredite von 800 000 bis auf 200 000 und zuletzt auf 100 000 Thlr. Uns ist dabei die allgemeine unglückliche Situation zu Hülfe gekommen, denn nachdem wir in früheren Jahren für 24 Millionen Mark fabrizirten, und dementsprechend auch Betriebskapital nöthig hatten, ist unser Umschlag auf 12 Millionen Mark reduzirt, wodurch wir nach und nach Geld flott machen und zuzüglich der in den letzten 3 Jahren abgeschriebenen 2 Millionen Mark Brutto-Ueberschuß uns von jenem schweren Druck befreien konnten. Dagegen können wir nicht mehr, wie früher, kostspielige Erneuerungen und Verbesserungen in der Fabrik, wie wir sie seit 10 Jahren so oft haben machen müssen, anlegen. Würden jetzt wieder neue Erfindungen in unserer Fabrikationsbranche gemacht, so würde das die deutsche Eisenindustrie in große Verlegenheit bringen, weil dieselbe nichts mehr verdient, viele Werke sogar viel Geld verlieren. Auch mein Werk würde in derselben Lage sein, wenn ich nicht seit 5 Jahren — was ich bei jeder Gelegenheit, wo es sich um die Zollpolitik handelte, öffentlich ausgesprochen habe — die Baisse schlimmer als viele Andere vorausgesehen und mich deshalb weit hinaus zu den billigsten Tagespreisen mit Arbeit versehen hätte, z. B. 1873 in Belgien und Rußland, 1875 in Portugal, 1876/77 in Italien und Spanien zu Preisen, die damals niedrig, später aber befriedigend waren. Nur durch solche höhere Preise, die also gewissermaßen das Resultat einer Spekulation sind, war ich in der Lage, in den letzten 3 Jahren den erwähnten Bruttoüberschuß von 2 Millionen Mark zu erübrigen.

b. Arbeiterverhältnisse.

Frage 1:

Leidet die dortige Bevölkerung Mangel an Arbeit oder fällt es Ihnen umgekehrt schwer, die nöthigen Arbeitskräfte zu erhalten?

Ich habe hier statistisches Material, welches ich überreichen kann.

Die erste Frage muß ich dahin beantworten, daß in der Gegend von Bochum ein ungewöhnlich großer Arbeitsmangel herrscht. Diese Wahrnehmung hat auf meine schriftliche Anfrage die Polizeiverwaltung der Stadt Bochum, wie der hier vorgezeigte Brief beweist, bestätigt, mit dem Bemerken, daß der ganze Stadt- und Landkreis Bochum an Arbeitsmangel leidet.

Die Leute erbieten sich, für 15 Sgr. täglich zu arbeiten, aber wir können sie dafür nicht gebrauchen, sie können nicht davon leben. Schon bei unseren jetzigen Löhnen können die Arbeiter nicht bestehen.

Frage 2:

Sind bei Ihnen seit 1873 Arbeiter entlassen worden?

Für diese Frage lege ich hier eine Tabelle vor:

Tabelle 6.

Die durchschnittliche Belegschaft betrug für das Geschäftsjahr:

1868/69	1 916 Mann,
1869/70	2 106 „
1870/71	2 597 „
1871/72	3 400 „
1872/73	4 077 „
1873/74	3 761 „
1874/75	3 448 „
1875/76	2 696 „
1876/77	2 627 „
1877/78	2 507 „

Dieselbe hat sich also seit 1873 um 1 570 Mann vermindert.

Die augenblickliche Belegschaft ist 2 704 Mann.

Vor 1873 haben wir 4000 Arbeiter in der Gußstahlfabrik beschäftigt, jetzt nur noch 2507.

Frage 3:

Wie haben sich die Löhne seit 1869 bei Ihnen entwickelt?

Der durchschnittlich ausgezahlte Lohn betrug:

1868/69	824 ℳ.
1869/70	904 „
1870/71	841 „
1871/72	986 „
1872/73	1152 „
1873/74	1192 „

Das war schon ca. 40 pCt. höher.

1874/75	1114 ℳ.
1875/76	988 „
1876/77	889 „
1877/78	912 „

Merkwürdiger Weise hat im letzten Jahr wieder eine kleine Erhöhung stattfinden müssen. Ich erlaube mir drei graphische Darstellungen zu zeigen, welche die Lohnschwankungen für die ganze Fabrik und auch für einzelne Zweige derselben darstellen, zum Abdruck aber aus technischen Gründen wohl nicht geeignet erscheinen.

Frage 4:

Können die heutigen Löhne füglich herabgesetzt werden oder erheischen dieselben vielmehr eine Erhöhung?

Wir haben schon das Minimum unterschritten, was wir den Arbeitern an Lohn geben müssen, damit sie sich genügend nähren und arbeiten damit sie überhaupt aushalten. Nach der hierbei überreichten Tabelle haben wir bei einer Arbeiterzahl von 2500 bis 2700 Mann 1876/77 einen Wechsel an verheiratheten und unverheiratheten Arbeitern von 2 185 Mann gehabt und im Jahre 1878 einen Wechsel von 2 155 Mann. Die Ziffern sind horribel und klingen fast unglaublich. Jeder Sachverständige wird zugeben müssen,

daß ein solcher Arbeiterwechsel in einer Fabrik, wo es darauf ankommt, daß Jeder sich erst einarbeiten muß, um Tüchtiges zu leisten, ganz unerträglich ist, und daß ein mehr drastischer Beweis, daß wir die äußersten Grenzen der Lohnermäßigung bei unseren Fabrikarbeitern überschritten haben, nicht gegeben werden kann.

Tabelle 7.

Verzeichniß

der auf der Gußstahlfabrik des Bochumer Vereins für Bergbau und Gußstahlfabrikation vom 1. Juli 1876 bis 18. November 1878 inkl., angenommenen und abgegangenen Arbeiter.

Monat.	Anzahl der beschäftigten Arbeiter.	Abgegangen		Summa.	Wiederangenommen.		Summa.
		verheirathete.	ledige.		verheirathete.	ledige.	
1876/77.							
Juli	2 543	67	148	215	83	173	256
August	2 534	67	134	201	110	157	267
September	2 517	64	128	192	66	128	194
Oktober	2 638	29	78	107	68	212	280
November	2 685	44	88	132	66	142	208
Dezember	2 689	39	87	126	21	31	52
Januar	2 639	34	70	104	17	38	55
Februar	2 631	24	34	58	25	50	75
März	2 707	75	152	227	81	151	232
April	2 665	33	90	123	58	97	155
Mai	2 661	54	129	183	63	130	193
Juni	2 696	59	131	190	81	137	218
		589	1 269	1 858	739	1 446	2 185
1877/78.							
Juli	2 735	64	118	182	79	136	215
August	2 555	80	153	233	14	13	27
September	2 409	137	223	360	9	12	21
Oktober	2 095	60	129	189	26	52	78
November	2 239	29	56	85	93	177	270
Dezember	2 273	51	71	122	44	93	137
Januar	2 400	29	33	62	85	131	216
Februar	2 525	49	77	126	76	147	223
März	2 597	54	113	167	77	156	233
April	2 709	65	110	175	116	222	338
Mai	2 782	65	132	197	111	164	275
Juni	2 715	58	144	202	47	75	122
		741	1 359	2 100	777	1 378	2 155
1878. vom 1 Juli bis 18. November inkl.							
Juli	2 692	77	129	206	49	106	155
August	2 709	55	120	175	78	102	180
September	2 686	77	144	221	51	85	136
Oktober	2 704	62	133	195	71	141	212
November	—	14	36	50	36	61	97
		285	562	847	285	495	780

Dann habe ich noch eine andere Tabelle aufgestellt, welche die Wirkungen der Ermäßigung der Löhne und überhaupt die ganze Nothstandslage mit Ziffern nachweist. Ich habe das Material dazu vom Kreisgericht zu Bochum und von den übrigen betreffenden Behörden, von den Kommunalsteuerempfängern ꝛc. an den verschiedenen Orten in meiner Eigenschaft als Vorsitzender der Handelskammer zu Bochum eingezogen zum Zweck der amtlichen Verwendung für den Bericht an den Herrn Handelsminister. Ich will die geehrten Herren mit den die Subhastationen ꝛc. betreffenden Ziffern im Einzelnen hier nicht belästigen, aber ich bitte, die Tabelle in den Bericht aufzunehmen, da sie von großer Wichtigkeit ist.

Tabelle 8.

Bezirk des Kreisgerichts Bochum exkl. des Bezirks der Gerichtsdeputation Hattingen:

Konkurse:

1873 18,
1874 26,
1875 41,
1876 52,
1877 . . . . 75, nebst 3 erbschaftlichen Liquidationsverfahren.

Subhastationen:

1873	47,
1874	35,
1875	64,
1876	177,
1877	341.

Exekutionen:

1876	28 800 (rund),
1877	36 000 (rund).

Gerichtliche Verkäufe:

1876	4 148,
1877	6 736.

Armen-Budget der Stadt Bochum.

Der von der Stadtkasse zum Armenfonds geleistete Zuschuß betrug:

1873	26 874 M.
1874	31 755 =
1875	34 082 =
1876	48 635 =
1877	58 345 =

Aus den seitherigen Ausgaben ist wiederum eine erhebliche Steigerung gegen 1877 mit Sicherheit vorauszusehen.

Die Eintreibung der Staatssteuern

im Bochumer Stadtbezirk veranlaßten im Jahre 1877:

Mahnungen	24 701,
Pfändungsbefehle . . .	11 760,
Pfändungsprotokolle . .	3 520.

Entsprechende Resultate bietet die Eintreibung der Kommunalsteuern. Eine Besserung hat sich bis jetzt auch im laufenden Jahre nicht gezeigt.

Charakteristisch für die wirthschaftlichen Zustände in den Kreisen Bochum ist, daß für die wegen Unpfändbarkeit zum öffentlichen Verkauf gestellten Gegenstände meist nur ein sehr geringer Prozentsatz ihres wirklichen Werthes, bis zu 10 pCt. und noch weniger, erzielt wird, weil die Kaufkraft zu sehr gelitten hat.

Die nachfolgenden Sparkassen:

a) Sädtische in Bochum,
b) des Amtes Bochum,
c) der Stadt Witten,
d) der Gemeinde Langendreer,
e) der Stadt Wattenscheid

hatten sämmtlich am Schluß des Jahres 1877 weniger Einlage als am Schluß 1876.

Die Kommunalsteuerverhältnisse

der größeren Orte des Kreises waren im Jahre 1877 folgende:

Stadt Bochum.

Kommunalsteuer: 150 pCt. der Einkommen-, Klassen- und Grundsteuer, 50 pCt. der Gebäude- und Gewerbesteuer.

Kirchensteuer:
- evang. $33\frac{1}{3}$ pCt. der Einkommen-, Klassen- und Grundsteuer, $11\frac{1}{9}$ pCt. der Gebäudesteuer, $8\frac{1}{3}$ pCt. der Gewerbesteuer.
- kathol. 63 pCt. der Einkommen- und Klassensteuer, $31\frac{1}{2}$ pCt. der Grundsteuer.

Schulsteuer:
- evang.
  - a) Stadt: 90 pCt. der Einkommen- und Klassensteuer, 45 pCt. der Grund- und Gebäudesteuer.
  - b) Land: 120 pCt. der Einkommen- und Klassensteuer, 60 pCt. der Grund- und Gebäudesteuer.
- kathol.
  - a) Stadt: 75 pCt. der Einkommen- und Klassensteuer, $37\frac{1}{2}$ pCt. der Grund- und Gebäudesteuer.
  - b) Land: 115 pCt. der Einkommen- und Klassensteuer, $57\frac{1}{2}$ pCt. der Grund- und Gebäudesteuer.

Witten.

Kommunalsteuer: 300 pCt. der Klassen-, Einkommen- und Grundsteuer, 150 pCt. der Gewerbe- und Gebäudesteuer.
Schulsteuer: (auf den Kommunaletat übernommen).
Kirchensteuer: 42 pCt.
Hundesteuer: 9 M. pro Hund.

Langendreer.

Kommunalsteuer: $133\frac{1}{3}$ pCt.
Kirchensteuer: (Angabe fehlt).
Schulsteuer: 50 pCt. der Klassen- und Einkommensteuer, $\frac{1}{8}$ der Grund- und Gebäudesteuer.

Gelsenkirchen.

Kommunalsteuer: 200 pCt.
Kirchensteuer: 50 pCt.
Schulsteuer: evang. 75 pCt., kathol. 25 =

Wattenscheid.

Kommunalsteuer: (nach den verschiedenen Klassensteuerstufen) 400, 375, 300 und 275 pCt. der Klassen- und Einkommensteuer, 200 pCt. der Grund-, Gebäude- und Gewerbesteuer.
Kirchensteuer: $83\frac{1}{3}$ pCt.
Schulsteuer: evang. 150 pCt., kathol. 125 = der Klassen-, Einkommen-, Grund- und Gebäudesteuer.

Hattingen.

Kommunalsteuer: 350 pCt. der Klassen- und Einkommensteuer, 50 pCt. der Grundsteuer, 25 pCt. der Gebäudesteuer.
Kirchensteuer: kathol. $83\frac{1}{3}$ pCt., luth. $33\frac{1}{3}$ =, ref. 50 =
Schulsteuer: (auf den Kommunaletat übernommen).

Blankenstein.

Kommunalsteuer: 175 pCt. der Staatssteuer.
Kirchensteuer: kathol. 55 pCt.
Schulsteuer: evang. 135 pCt., kathol. 75 =

Herne.

Kommunalsteuer: 165 pCt.
Kirchensteuer: evang. 80 pCt., kathol. 28 =
Schulsteuer: 100 pCt.

Auch in den kleineren Orten des Kreises sind die Verhältnisse ähnliche, so daß man allermindestens sagen kann, die Kommunal-, Kirchen- und Schulsteuer zusammen betragen durchschnittlich im Kreise 300 pCt. der Staatssteuern.

Ich will nur ein paar Ziffern daraus hervorheben:

Die Konkurse haben zugenommen von 18 in 1873 bis 75 in 1877. Die Subhastationen von 47 in 1873 bis 341 in 1877. Der Zuschuß der Stadt Bochum zu dem an und für sich gut dotirten Armenfonds ist von 26 874 *M.* in 1873 auf 58 345 *M.* in 1877 gestiegen.

Herr **v. Schloer**: Diese Ziffern gewähren einen klaren Einblick in die wirthschaftliche Situation Ihrer Werke.

Daraus würde die Beantwortung der

Frage 5:

Welche Nachtheile würde eine Herabsetzung der Löhne hervorbringen?

sich ergeben.

Herr **Baare**: Eine noch weitere Herabsetzung der Löhne halte ich für nicht möglich. Ich habe auch eine Uebersicht machen lassen über die Preise der Lebensbedürfnisse des Arbeiters, die vielleicht von Interesse ist. Ich bemerke dabei, das dieselbe keineswegs pessimistisch aufgestellt ist, sondern der Wirklichkeit entspricht.

Tabelle 9.

Eine Familie, bestehend aus 4 Personen, verbraucht den Tag an Lebensmitteln:

	kg	Preis pro kg *M.*	Macht pro Tag *M.*	₰
Fleisch (nur Sonntags) . .	0,5	1,30	—	10
Brod	3,0	0,20	—	60
Kaffee und Zichorien pro Woche	0,5	1,05	–	15
Kartoffeln	3,0	0,08	—	24
Butter oder Schmalz . . .			—	15
Gemüse			—	15
Fett			—	24
Gewürz			—	2
Seife inkl. Wäsche			—	10
Kohlen und Holz			—	10
Miethe für 2 Zimmer nebst Stallung			—	27
Steuern (Klassensteuer 6,0 *M.*, Kommunalsteuer 9,0 *M.*, Schul- und Kirchensteuer 6,60 *M.*) .			—	6
Krankenkasse			—	2
Sa.			2	20
Macht das Jahr zu 365 Tagen			803	—

Dabei ist für Kleidung, Schuhwerk, Schulgeld und Utensilien, Licht, Krankheiten u. s. w. noch nichts gerechnet.

An Miethe für 1 Wohnung von 2 Zimmern nebst kleiner Stallung werden bezahlt 98 *M.*

Frage 6:

Welche Vortheile und Nachtheile haben bisher Lohnerhöhungen auf die Arbeitsleistung, sowie auf die Moralität der Arbeiter gehabt?

Als in der Haussezeit die Löhne die hohe Steigerung erlitten, haben sie natürlich Veranlassung zu Ausschreitungen gegeben, ich muß aber auf der anderen Seite sagen, daß die zu niedrigen Löhne noch viel schlimmere Folgen haben. Die Leute entbehren, sie können sich nicht ordentlich nähren und Frau und Kinder, die ganze Familie leidet darunter. Es muß eben das richtige Maß eingehalten werden. Von dem Augenblick an, wo wir genöthigt gewesen sind, die Löhne über das zulässige Maß herabzusetzen, beginnen die schlimmen Folgen. Es ist dieser Zustand in der That sehr schlimm für unsere arbeitenden Klassen. Die Leute sind wirklich an Kraft gesunken. Ein Kesselheizer, welcher nur 2,4 *M.* verdient, muß beispielsweise jetzt 4 Kesselfeuer versehen und 3 Stunden mehr arbeiten, und während er früher 50—60 Scheffel Kohlen verstochte, muß er jetzt 140 verstochen. Die Leistungen der Leute sind überangestrengte. Sie können auch keine Arbeit in den Bergwerken finden, oder nehmen, weil sie dazu nicht geschickt sind und im Gedinge nicht genug verdienen können. In Dortmund sind die Löhne der Bergleute auf 2,20 *M.* gesunken. Wir müssen auch 2,80 *M.* zahlen, da viele Zechen uns benachbart sind und daher leichter die Gelegenheit zum Arbeitswechsel ist, sonst wären die Löhne erheblich mehr gesunken. Dann ist auch in der hier übergebenen Tabelle angegeben, wie viele Tage im Jahre nur gearbeitet werden kann nach Abzug der Feiertage. Es bleiben nur 287 Arbeitstage.

Tabelle 10.

Zahl der Tage des Jahre 1878		365
Davon gehen ab Sonntage	52	
Feiertage.		
Neujahr, Heilige drei Könige, Mariä R. L., Mariä Verkündigung, Charfreitag, Ostermontag, Bettag, Himmelfahrt, Pfingstmontag, Frohnleichnam, Peter und Paul, Aller Heiligen, Weihnachtsabend, erster Weihnachtstag, zweiter Weihnachtstag . .	15	
Isolirte Tage, welche ausfallen, weil man das Werk nicht für einen einzelnen Tag anstochen kann: Charsamstag, Samstag nach Aller Heiligen	2	
können zur Arbeit nicht benutzt werden, weil die Kosten für das Anfeuern des Werkes für einen vereinzelten Tag zu bedeutend ausfallen würden.		
Sedantag, Kaisers Geburtstag, Wahltag .	3	
Stillstand zur Inventur und Reinigung der Kanäle	6	
		78
Bleiben Arbeitstage . . .		287

Herr **v. Schloer**: Der Herr Sachverständige werden bei der Korrektur des stenographischen Berichts Gelegenheit haben, Ihre Mittheilungen an den Stellen einzuschalten, an welcher Sie dieselben für geeignet halten.

Herr **Baare**: Ich werde davon Gebrauch machen.

Dann habe ich eine interessante Uebersicht, wie sich bei uns die Arbeitsleistung und die Arbeitskosten beim Betrieb von Hochöfen gegenüber den Engländern stellt. Ich erlaube mir, dieselbe zu den Akten zu geben.

(Tabelle 11. siehe nebenstehend.)

Es ist außerordentlich schwer, die Leistung im Auslande genau anzugeben. Ich muß mich daher auf ein Beispiel beschränken, wo ich der Kommission konkrete Zahlen vorlegen kann, und zwar hinsichtlich der Mannschaft der Hochöfen.

Für die englischen Hohöfen lege ich Angaben zu Grunde, welche in der Iron and coul trades reviero in Middlesborough 9. März 1877 gegeben sind und zwar zum Vergleich mit unserer eigenen Mannschaft.

Es ist dabei Folgendes noch zur Erklärung vorauszuschicken. In unserem Möller sind 16 verschiedene Erze enthalten, welche nach vorher genommenen Analysen in besonderen Möllerhaufen gemischt werden müssen. In England wird gar nicht gemöllert und gemischt.

Die Verhältnisse sind so großartig, daß nicht blos ein einzelnes Werk, sondern sogar eine ganze Gegend nur ein gleichartiges Erz verarbeitet, z. B. Cleveland den Clevelandstein, Cumberland den red hematite.

Die natürlichen Verhältnisse bringen es also mit sich, daß unsere 11 1/2 Möllerer à 3,1 mit 35,65 *M.* fortfallen.

Zur weiteren Erklärung der großen Differenz ist unsere um 9/7 größere Produktion mit zu berücksichtigen; der steht wieder entgegen, daß wir nur 2 Hochöfen, das damit verglichene englische deren 8 hat. Unsere technischen Einrichtungen sind den besten englischen ebenbürtig oder, wenn man will, damit übereinstimmend. Der Kostenunterschied im Uebrigen ist also der höheren Arbeitsleistung der Engländer zuzuschreiben. Eine einzige Ausnahme könnte noch in dem Schlackentransporte gefunden werden, der dort mit weniger Leuten, durch Hülfe einer Lokomotive, schwerlich aber viel billiger als bei uns, besorgt wird.

Im Uebrigen brauchen die Zahlen wohl keine Erläuterung. Sie beweisen klar die Ueberlegenheit des englischen Arbeiters und die geringeren Arbeitskosten desselben.

Tabelle 11.

Vergleichendes Verzeichniß der bei einem Hochofen beschäftigten Arbeiter und des Durchschnittsverdienstes derselben pro Schicht.

Deutschland.				England.			
Bochumer Verein.	Anzahl	Verdienst *M.*	Summa *M.*	Clarenie iron works.	Anzahl	Verdienst *M.*	Summa *M.*
Schmelzer	6 1/2	3,45	22,425	wie vorstehend	2 3/8	à 3,66	8,692
Schlackentransporteure . . .	3 1/2	à 2,50	21,250	dito	1/2	à 3,60	1,800
Möller- resp. Eisenstein- und Kalklader	6	2,85	17,100	Eisenstein- und Kalklader	3	3,95	11,850
Möllerverwieger	1	3,10	3,100	wie vorstehend	3/4	à 3,00	2,250
Aufseher auf dem Gichtzug . .	3	2,85	8,550	dito	5/4	à 4,23	5,290
Arbeiter auf der Gicht . . .	6	2,88	17,280	dito	2	4,23	8,460
Transport der Gezähe . . .	1	2,00	2,000	dito	1/8	4,50	0,560
Wagenschmierer	1/2	à 1,30	0,150	—	—	—	—
Bedienung der Heizapparate .	2	2,60	5,200	wie vorstehend	1/4	à 4,32	1,080
Kokslader	8	2,60	20,800	dito	5/4	à 3,00	3,750
Möllerer	11 1/2	3,10	35,650	—	—	—	—
Eisenschläger und Verlader . .	5	4,00	20,000	wie vorstehend	1 3/4	3,60	6,300
Schrothsammler	1/2	à 1,50	0,750	Eisenputzer	1/4	à 3,20	0,800
Kalk- und Eisensteinschläger . .	5	3,75	18,750	—	—	—	—
Bahnreiniger	1/2	à 1,40	0,700	—	—	—	—
Maschinisten am Gebläse . .	3	2,62	7,880	wie vorstehend	7/8	à 4,10	7,690
" " Gichtaufzuge .	1	2,62	2,620	dito	1/2	4,17	2,085
" " Kokstransport .	1	1,60	1,600	Lokomotivführer und Heizer	1	4,00	4,000
Kesselspeiser und Heizer . . .	2	2,50	5,000	Nicht spezifizirt {	3/4	4,13	3,097
Schlosser	2	3,05	6,100		6 3/4	3,31	22,342
Schlossergehülfe	1/2	à 1,40	0,700				
Schmied	1/2	à 3,40	1,700				
Zuschläger	1/2	à 2,40	1,200				
Summa der Arbeiter und Durchschnittslohn	75 1/2	2,93	221,005	wie vorstehend	24 3/8	3,69	90,046
für den Vergleich mit der englischen Anlage gehen ab Möllerer mit	11 1/2	à 3,10	35,650	für den Vergleich mit der deutschen Anlage ist der Lohn entsprechend der größeren Produktion mit ca. 9/7 zu multipliziren, es resultirt also . . .			145,773

und das Verhältniß ist 1 : 1,27.

Ferner habe ich hier eine statistische Uebersicht über die Lohnverhältnisse. 1869 betrug der Lohn pro Kopf und Schicht 3,28 *M.*, 1870 3,10 *M.*, 1871 3,32 *M.*, 1872 3,74 *M.*, 1873 4,28 *M.*, 1874 4,05 *M.* (Mitte des Jahres; Ende des Jahres 3,75 *M.*), 1875 3,78 *M.* (Mitte des Jahres; Ende des Jahres 3,48 *M.*), 1876 3,19 *M.* resp. 3,23 *M.*, 1877 3,05 *M.* resp. 3,01 *M.* und 1878 2,95 *M.* Ich habe bereits nachgewiesen, daß wir die Grenzen überschritten haben, indem wir einen Wechsel von 2185 Mann im Jahre 1876/77 und ungefähr ebensoviel 1877/78 gehabt haben. Es werden immer wieder neue Leute engagirt, aber sie können nicht genügend existiren, daher suchen sie sich durch Wechseln des Arbeitsplatzes zu verbessern und gehen eventuell in ihre Heimath zurück. Die Verheiratheten namentlich die älteren behalten wir, die aber, abgesehen von dem knappen Verdienst, oft am wenigsten leistungsfähig sind. Ich habe mit diesen Erörterungen darthun wollen, daß wir an der Grenze der Lohnermäßigung angekommen sind, ja dieselbe im vorigen Jahre schon überschritten hatten.

Ich möchte noch bitten, hier etwas konstatiren zu dürfen. Herr Kommerzienrath Meyer, Bevollmächtigter der Firma Friedrich Krupp in Essen, theilte mir mit, er habe bei seiner

neulichen Vernehmung die Angabe gemacht, daß seine Firma im nächsten Frühjahr etwa 1 500 Arbeiter entlassen müsse. Er sei inzwischen von Essen aus dahin berichtigt worden, daß es sich nicht um 1 500, sondern um 2 500—3 000 Arbeiter und auch um eine leider nicht geringe Anzahl von Werkstättenschreibern und Beamten handele. Auf ausdrücklichem Wunsch des genannten Herrn, soll ich die geehrte Kommission bitten, hiervon Akt zu nehmen.

Es ist gewiß ein Zeichen schweren Nothstandes, wenn Herr Krupp, ein Mann von so hervorragend humanen Gesinnungen, der überdies immer seinen Stolz darin suchte, keinen fleißigen Arbeiter zu entlassen, dessen Werke durch die rentable Kanonenfabrikation viel günstiger als andere situirt sind, durch die Zeitumstände gezwungen wird, eine solche Katastrophe in Aussicht zu nehmen.

Herr Oberberghauptmann Dr. Serlo übernimmt den Vorsitz.

Vorsitzender: Frage 7:

Haben Strikes oder sozialdemokratische Agitationen Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse Ihrer Gegend ausgeübt?

Herr **Baare:** Das ist zwar nicht erheblich, aber wir haben doch schlimme Wahrnehmungen gemacht in Betreff unserer humanitären Bestrebungen und unserer bezüglichen Einrichtungen, die wir mit großen Opfern ausgeführt haben. Ich habe ganz besonders großen Werth darauf gelegt, habe, um die besten und zweckmäßigsten Einrichtungen zu treffen, den Rath von etwa 25 auf diesem Gebiete erfahrenen Autoritäten, hohen Staatsbeamten, Volkswirthen 2c. behufs Organisation einer gemeinnützigen Arbeiterassoziation zu jenen Zwecken eingeholt, von denen ich glaubte, daß sie von den Arbeitern mit größtem Dank anerkannt werden müßten. Dieselben sind aber von den Sozialdemokraten diskreditirt worden, unter der Verleumdung, es geschähe Alles nur, um die Arbeiter noch besser zu knechten. Wir haben in Bochum in unseren Werkstätten einige mal Emissäre entdeckt, die leichte und billige Arbeit nahmen, daneben Diäten von dem allgemeinen Arbeiterverein empfingen. Einigemal habe ich eine Versammlung berufen, aufklärende Vorträge gehalten und dadurch die Leute einigermaßen beruhigt. Seit 24 Jahren im Amte — ein gewisser Stamm von Meistern und Arbeitern ist noch länger da — genießt man doch bei den Arbeitern, wenn sie wissen, daß man sie gerecht behandelt, einiges Vertrauen. In dieser Weise war ich im Stande, die sozialdemokratischen Bestrebungen zurückzuweisen.

Frage 8:

Wie stehen die Arbeitslöhne unter gleichzeitiger Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitsleistung in der Eisenindustrie des konkurrirenden Auslandes?

Ich habe mir schon bei Frage I. a. 8 erlaubt, eine Zusammenstellung von Hochofenlöhnen zu geben, wenn sie auch nicht für alle anderen Löhne maßgebend sein kann. Im Allgemeinen können wir nach meinen Erfahrungen annehmen, daß die Arbeiter im Ausland — ich spreche hier hauptsächlich von unserem gefährlichsten Konkurrenzlande, von England — mehr verdienen, dagegen aber auch viel mehr leisten.

Frage 9:

Sind dieselben einer Ermäßigung fähiger oder einer Aufbesserung bedürftiger, als in Deutschland? Aus welchen Gründen und in welchem Maße ist dies der Fall?

Ich bin nicht in der Lage, darüber ein ganz bestimmtes Urtheil geben zu können. Aber wir glauben, daß sie wohl noch ermäßigt werden können. Bis jetzt sind namentlich die englischen Löhne und Selbstkosten immer noch gesunken und nach der hier folgenden Mittheilung können sie noch erheblich vermindert werden.

Auszug

aus dem Leitartikel des in Middlesborough erscheinenden „Iron and coal trades review“ vom 22. November 1878.

Im Norden von England sind in allen Hauptzweigen des Eisen- und Kohlenhandels Lohnreduktionen angesagt worden. Die Grubenbesitzer verlangen 10 pCt., die Hochöfner 5 pCt., Walzwerke 5 pCt., Puddelwerke 6 d pro Ton. Im Kohlengeschäfte wird beabsichtigt, die Löhne der Durhamer Bergleute zu revidiren, sobald die Zeit der gleitenden Lohnskala (sliding scale, welche die Löhne nach dem mittleren Verkaufspreise regulirte) abgelaufen ist. In Northumberland haben die Bergleute bereits nach freundschaftlicher Verhandlung 10 pCt. Lohnreduktion sowie Verlängerung der Arbeitszeit um eine halbe Stunde acceptirt.

Die sliding scale der Durhamer Kohlengruben läuft im nächsten Jahre ab.

c. Frachten.

Frage 1:

Welche Frachtsätze bezahlen Sie für den Versandt Ihrer Fabrikate nach Ihren Hauptabsatzgebieten?

Auch hierzu habe ich eine Aufstellung gemacht, welche ich in den Bericht aufzunehmen bitte.

(Die hierher gehörende Tabelle 12 siehe nebenstehend.)

Nach derselben haben wir vom Januar bis November 64 437 t Erze von Mocta (Algier), von Elba und hauptsächlich von Spanien bezogen. Die dafür faktisch bezahlten Frachtsätze sind in der Tabelle aufgeführt. Die Frachten sind in der letzten Zeit ziemlich ermäßigt worden. Es besteht oft ein sehr erheblicher Unterschied in den Frachtsätzen. Ich will nur konstatiren, daß wir bis zu 20 s. bezahlt haben und daß der billigste Preis 11 s. pro Tonne betrug. Ich bitte den Herrn Konsul Meier durch Einsichtnahme in die Original-Konnossements und in die Schiffsliste von den genannten großen Differenzen sich zu überzeugen. Wir sind der Konjunktur und den Preiserhöhungen in höherem Maße ausgesetzt wie die Engländer, weil diese eine bessere Route haben. Sie exportiren massenhaft Kohlen, haben auch ältere und darum bessere Verbindungen und entgehen dadurch besser den Schwankungen der Konjunktur, mit einem Wort, sie können billiger beziehen. Von Bilbao, Santander, Elba und Bona zahlen wir für Erze nach Rotterdam nach dem Durchschnitt meiner Liste 12—13 ℳ. Sodann beträgt die Fracht von Rotterdam nach Bochum per Eisenbahn $6,_{93}$, und per Schiff via Ruhrort $5,_{71}$ ℳ. Wir müssen nämlich in Ruhrort auf die Eisenbahn überladen und dadurch kommt der Transport so theuer. Nehme ich den Durchschnitt, so beträgt er $6,_{17}$ ℳ. Bis Bochum stellt sich das Erz, durchschnittlich von Bilbao, Santander, Elba und Bona zusammengenommen, auf $17,_{71}$—$19,_{93}$ ℳ. und deshalb rechne ich im Durchschnitt 18—19 ℳ. Nach den Originalfrachtlisten von England, die ich eben Herrn Konsul zur Einsichtnahme überreichte, beträgt die Fracht durchschnittlich von Bilbao nach Middlesborough $9,_{6}$—10 s., von Santander 8–9 s. von Elba und Bona 8 s. 6 d. Das macht einen Unterschied zu unseren Ungunsten von 10 s. pro Tonne. Nun habe ich bereits gesagt, wenn wir blos mit englischen Erzen arbeiten wollten, brauchten wir für die Tonne Schienen $2,_{70}$ t Erz, und der Unterschied würde dann allein an der Fracht 27 ℳ. pro Tonne betragen. Augenblicklich arbeiten wir nach den hier vorliegenden Kalkulationen — ich habe eine Abschrift von den Originalkalkulationen des Monat August machen lassen, welche ich zur gefl. Einsichtnahme offerire — mit nur

Tabelle 12.

Bochum und Middlesborough.

Vergleichende Zusammenstellung der Frachtsätze für den Bezug von Erzen und die Versendung von Fabrikaten.

von:	Durchschnittsfrachten für den Bezug von Erzen: nach Bochum und zwar: bis Rotterdam ℳ	Rotterdam-Bochum ℳ	Summa Bochum ℳ	nach Middlesborough. s.
Bilbao . . .	12—13	5,71—6,93	17,71—19,93	9/6—10
Santander .				8—9
Elba				8/6
Bona. . . .				—

Durchschnittsfrachten bei Versendung der Fabrikate nach:	von Bochum ℳ	von Middlesborough s.
Oporto	18,00	9/6
Lissabon	18,00	7/6
Barcelona	22,00	13/4
Genua	20,80	13
Livorno	20,60	12/5
Neapel	22,00	12—13
Tarent	23,40	—
Ancona	25,00	—
Venedig	24,10	14
Christiania	16,80	—
Königsberg	16,00	6/8
Riga	17,00	—
Reval	17,00	—
Cronstadt	18,00	9
Tagaurog	27,00	—
Bilbao	—	7/6—8
Santander	21,00	7/6

60 pCt. ausländischen Erzen und dadurch vermindert sich der Unterschied auf 1,6 ℳ, wobei aber abgesehen ist von allen anderen Vortheilen Englands. In den Frachten für unseren Export sind wir auch sehr ungünstig gestellt. Wir zahlen z. B. nach Oporto und Lissabon 18 ℳ, während man dahin von Middlesborough nur 9,6 s. zahlt. Ich weiß, daß andere deutsche Werke 20—21 ℳ nach Lissabon zahlen, wir haben aber etwas billigere Verschiffung, weil wir Erz- und Schienentransporte zu verbinden gesucht haben. Leider sind wir ganz auf englische Schiffe angewiesen, da uns die deutschen Hafenplätze aus dem Wege liegen, wir sind also von der englischen Rhederei abhängig und leiden unter den wechselnden Konjunkturen derselben; dadurch sind wir in allen Beziehungen ungünstiger als England gestellt, denn sowie in England durch politische und durch Handelsinteressen schwankende Konjunkturen eintreten, so wirkt das sofort um so erschwerender auf uns zurück. Wir haben das in den letzten Jahren an den kolossalen Schwankungen gesehen.

Frage 2:

> Auf welcher Basis sind die Eisenbahnfrachten für den Bezug Ihrer Materialien und für den Versandt Ihrer Fabrikate konstruirt? Sind besondere Beschwerden dagegen zu erheben?

Dafür habe ich gleichfalls eine Liste über die verschiedenen Frachtsätze mit den nöthigen Erläuterungen angefertigt, woraus auch das Nähere über die Basis, auf der sie konstruirt sind, hervorgeht; ebenso sind darin ziffermäßig enthalten die Frachten, die jetzt durch den Reformtarif erhöht worden sind.

Tabelle 13.

Zusammenstellung der Eisenbahnfrachten nach den Hauptabsatzstationen des Bochumer Vereins.

Von Bochum nach	Entfernung km	Stückgut pro 100 kg M.	In Ladungen von 5 000 kg. Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, Eisenbahnschienen, Rohmaterial pro 100 kg M.	In Ladungen von 10 000 kg. Für Eisen- und Stahlwaaren aller Art, wie Axen, Räder, Federn u. s. w. pro 100 kg M.	In Ladungen von 10 000 kg. Für Eisen u. Stahl façonnirt, in Stangen und Platten, Eisenbleche pro 100 kg M.	In Ladungen von 10 000 kg. Für Eisenbahn-Flach-, Flügel- und Grubenschienen, Schienenbefestigungsgegenstände pro 100 kg M.
Alexandrowo	903	10,41	4,70	4,25	2,86	2,70
Aschaffenburg	348	3,99	1,85	1,68	1,35	1,35
Basel	610	6,51	3,17	2,56	1,95	1,95
Berlin	499	5,63	2,62	2,37	1,87	1,87
Breslau	779	8,77	4,02	3,63	2,85	2,85
Bremen, tr.	260	2,93	1,01	0,91	0,91	0,91
Bodenbach	624	7,26	3,36	3,04	2,42	2,42
Bromberg	832	9,50	4,33	3,89	2,50	2,50
Bruchsal	412	4,48	2,17	1,89	1,50	1,50
Carlsruhe	422	4,73	2,30	2,01	1,61	1,61
Cassel	226	2,57	1,25	1,14	0,91	0,91
Chemnitz	527	6,01	2,80	2,54	2,01	2,01
Dortmund	20	0,33	0,19	0,18	0,16	0,16
Eßlingen	505	5,65	2,79	2,40	1,94	1,94
Frankfurt a. d. O.	609	6,90	3,17	2,86	2,25	2,25
Görlitz	652	7,57	3,51	3,12	2,53	2,53
Hannover	239	2,78	1,32	1,20	0,96	0,96
Hamburg, tr.	370	4,09	1,42	1,22	1,22	1,22
Königsberg	1089	12,32	5,49	4,04	3,28	3,21
Leer, tr.	249	2,81	1,37	0,87	0,62	0,62
Leipzig	434	4,97	2,29	2,07	1,64	1,64
Limburg a. d. Lahn	2,39	2,66	1,32	1,18	0,96	0,96
Lübeck, tr.	449	4,97	1,62	1,34	1,34	1,34
Mannheim	360	3,87	1,87	1,66	1,32	1.32
Mombach	289	3,15	1,54	1,40	1,13	1,13
Mülhausen i. E.	5,77	6,16	3,07	2,56	1,95	1,95
Metz und Montigny	415	4,67	2,26	1,99	1,58	1,58
Oberlahnstein	173	2,03	0,99	0,90	0,73	0,73
Pilsen	775	5,59	2,79	2,79	2,79	2,79
Prag	767	5,92	3,08	3,08	3,08	3,08
Ruhrort, Hafen	36	0,53	0,29	0,27	0,24	0,24
Stettin	634	7,32	3,50	3,08	2,44	1,97
Straßburg i. E.	467	5,14	2,49	2,17	1,73	1,73
Sosnowice	978	10,96	5,01	4,52	3,54	3,54
Warschau	1115	8,79	5,176 resp. 3,996	5,176 resp. 3,996	3,996	2,71
Wien	1172	6,32	3,86	3,86	3,86	3,86

Tabelle 14.

Für den Bezug unserer Rohmaterialien und den Versandt unserer Fabrikate enthält der Reformtarif im Allgemeinen fünf Klassen mit folgenden Einheitssätzen:

		pro 50 kg und 7,5 km	Expeditionsgebühren.
1.	Stückgutklasse	4,50 ₰	+ 10 ₰
2.	Klasse A. 2.	2,25 "	+ 6 "
3.	Spezialtarif I.	1,70 "	+ 6 "
4.	" II.	1,30 "	+ 6 "
5.	" III.	1,00 "	+ 6 "

Zur Stückgutklasse werden alle Artikel berechnet, welche nicht in Wagenladungen aufgegeben werden.

Zur Klasse A 2. tarifiren sämmtliche grobe Eisenfabrikate und Rohmaterial bei Aufgabe von Quantitäten unter 10 000 kg, jedoch von mindestens 5 000 kg.

Zum Spezialtarif I. tarifiren grobe Eisenwaaren aller Art in Ladungen von mindestens 10 000 kg.

Zum Spezialtarif II. werden Eisenbahnschienen und Schienenbefestigungsgegenstände, eiserne Schwellen, Eisen und Stahl in Stangen und Platten tarifirt. Die Staatsbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen sind außerdem von dem Herrn Handelsminister angewiesen, im Verkehr mit den rheinisch-westfälischen Privatbahnen auch rohe Bandagen zum Spezialtarif II. zu berechnen.

Zum Spezialtarif III. werden im Allgemeinen sämmtliche Rohmaterialien, wie Eisenerze, Roheisen, Steinkohlen, Sand, Kies, Bruchbasalt, Kalk- und Ziegelsteine, sowie Brenn- und Grubenholz berechnet Für Roheisen, altes Eisen, Steine rohe und gebrannte, Brenn- und Grubenholz ist in den Lokaltarifen der Bergisch-Märkischen, Köln-Mindener und Rheinischen Bahn ein Ausnahmetarif B. vorgesehen, welcher mit einem Einheitssatze von 0,222 ₰ pro 100 kg und 1 km oder 1 Silberpfennig pro 50 kg und 1 km + einer Expeditionsgebühr von 12 M. pro 10 000 kg konstruirt ist

Außerdem ist für Eisenerz in den genannten drei Lokaltarifen, sowie im Verbandsverkehr dieser drei Bahnen unter sich und mit verschiedenen Stationen der nassauischen Staatsbahn ein Ausnahmetarif C. mit einem Einheitssatze von

0,19 ₰ pro 100 kg und 1 km + 12 M. Expeditionsgebühr pro 10 000 kg eingeführt.

Für Steinkohlen ist noch ein besonderer Tarif mit einem Einheitssatze von 1 Silberpfennig pro 40 kg und 7,5 km und einer Expeditionsgebühr von 12 M. pro Doppelwaggon geschaffen.

Für Eisenerze und Steinkohlen hat im Allgemeinen eine Erhöhung der vorjährigen Eisenbahnfrachten nicht stattgefunden, jedoch ist bei Steinkohlen am 1. Januar cr. die Erhebung der Zechenfrachten wieder eingeführt, wodurch auf kürzere Entfernungen eine Erhöhung der Gesammtfracht von 25 bis 33 1/3 pCt. eingetreten ist.

Wir zahlen z. B. für 10 000 kg Kohlen von Zeche Bruchstraße, Station Langendreer (7 km) 6 M. Bahnfracht und 1,50 M. Zechenfracht

Obwohl die hohe Expeditionsgebühr von 12 M. pro Doppelwaggon bei den Gütern der Spezial- und Ausnahmetarife erst auf Entfernungen von über 50 km voll zur Berechnung kommt, so stellt sich die Fracht für Rohmaterial sowohl, als auch für fertige Fabrikate nach dem Reformtarif gegen den vorjährigen Tarif unverhältnißmäßig höher.

Z. B. beträgt die Fracht Ruhrort-Hafen – Bochum nach dem Reformtarif:

	für Erze	für Roheisen	für grobe Eisenwaaren	für Schienen ꝛc.
Bahnfracht,	16,00 M.	20 M.	27 M.	24 M.
Hafenfracht,	1,50 „	1,50 „	2,50 „	2,50 „
	17,50 M.	21,50 M.	29,50 M.	26,50 M.
gegen:				
Bahnfracht	16 M.	16 M.	20 M.	17 M.
Hafenfracht	1 „	1 „	1 „	1 „
	17 M.	17 M.	21 M.	18 M. pr. 1877.

Es hat demnach eine Erhöhung stattgefunden:
bei Eisenerzen von 3,00 pCt., bei groben Eisenwaaren von 40,5 pCt.
„ Roheisen „ 26,50 „ „ Eisenbahnschienen „ 40,5 „

Auch hat mit der Einführung des Reformtarifs nach anderen Hauptabsatzstationen eine bedeutende Frachterhöhung stattgefunden.

Wir zahlten z. B. im vorigen Jahre für Eisenbahnschienen

nach Berlin . . .	168,90 M.	gegen 187 M.	pro 1878,
„ Breslau . . .	258,00 „	„ 285 „	„ „
„ Sosnowice . .	241,30 „	„ 354 „	„ „

Durch solche bedeutende Frachtversuchungen wird den rheinisch-westfälischen Hüttenwerken die Konkurrenz nach dem Osten vollständig abgeschnitten.

In dem Reformtarif ist für Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren nur eine Stückgutklasse vorgesehen, so daß die Stückgutfracht für genannte Artikel eine Erhöhung bis zu 70 pCt. erfahren hat, z. B. betrug die Stückgutfracht im vorigen Jahr
nach Berlin 3,99 M., nach Stettin 5,07 M., wogegen wir in diesem Jahre
„ „ 5,63 „ u. „ „ 6,34 „ zahlen pro 100 kg.

Es erscheint daher dringend nothwendig:

1. daß für die Güter der Spezial- und Ausnahmetarife eine 2. ermäßigte Stückgutklasse mit einem Einheitssatz von 3 ₰ pro 50 kg und 7,5 kg geschaffen wird;
2. daß die Fracht für Erze, Roheisen, Sand, Kalksteine und fertige Eisen- und Stahlfabrikate ꝛc. auf kürzere Entfernungen resp. im Verkehr mit den Rheinhäfen auf den vorjährigen Satz ermäßigt wird;
3. daß für Schienen und grobe Eisenwaaren im Verkehr mit den östlichen, resp. mit den Grenzstationen nach Rußland, Polen und Oesterreich die vorjährigen Frachten, soweit letztere billiger sind, wieder eingeführt werden;
4. daß für Kalksteine und Sand dieselbe Fracht eingeführt wird wie für Eisenerze. Es ist für die Kohlen- und Eisenindustrie von größtem Interesse, daß die Zechenfrachten bei Bezügen von gleichzeitig 5 Doppelwaggons wieder in Wegfall kommen;
5. der Artikel „grobe Herzstücke“ wurde im vorigen Jahre im Verkehr nach den östlichen Stationen, wie Eisenbahnschienen tarifirt, nach dem neuen Reformtarif ist dieser Artikel jedoch in den Spezialtarif I. versetzt.

Wir zahlten z. B. im vorigen Jahre für 10 000 kg Herzstücke nach Bromberg 29,36 M. pro Tonne, wogegen die jetzige Fracht 38,90 M. oder 32 pCt. mehr beträgt.

Da grobe Herzstücke zur Kategorie der Schienen und Schienenbefestigungsgegenstände gehören und wie diese zum Eisenbahn-Oberbau erforderlich sind, so dürften dieselben auch wie Schienen zum Spezialtarif II. zu berechnen sein.

Ueberhaupt stehen die jetzigen hohen Eisenbahnfrachten, welche seit August 1874 fast durchweg im Steigen begriffen sind, in keinem Verhältniß mehr zu den jetzigen niedrigen Preisen der Eisen- und Stahlfabrikate.

Frage 3:

Genießt das Ausland billigere Frachten als Sie, und in welcher Weise macht sich dies geltend?

Die internationalen Tarife enthalten billigere Frachten wie die deutschen, z. B. beträgt die Fracht für Eisenbahnschienen und grobe Eisenwaaren ꝛc. in Ladungen von 5 000 kg von Mouscron bis Bochum (394 km) pro Tonne 14,00 M.,
für Roheisen und Eisenerze . . . . 9,23 „

Nach dem Lokaltarif der Bergisch-Märkischen Eisenbahn beträgt die Fracht auf eine gleiche Entfernung für genannte Artikel in Ladungen von 5 000 kg . . . . 20,90 „
für grobe Eisenwaaren in Ladungen von 10 000 kg 18,90 „
u. für Eisenbahnschienen „ „ „ „ „ 15,00 „
für Roheisen und Erze . . . . 10,00 „

Hiernach stellen sich die Frachtsätze des bergisch-märkisch-belgischen Verbandtarifs:
für Eisenbahnschienen und grobe Eisenwaaren in Ladungen von 5 000 kg . . . . 50 pCt.,
für grobe Eisenwaaren in Ladungen von 10 000 kg 35 „
für Eisenbahnschienen ꝛc. in Ladungen v. 10 000 kg 7 „
und für Roheisen und Eisenerze in Ladungen von 10 000 kg . . . . 8 „
niedriger, wie die Frachten auf den deutschen Bahnen. Die größeren Berg- und Hüttenwerke des Auslandes sind jedoch weniger auf den kostspieligen Eisenbahntransport angewiesen, da dieselben namentlich in Frankreich, Belgien und England mit ihren Hauptabsatzstationen und vorzugsweise mit den Seehäfen durch Kanäle verbunden sind.

Frage 4:

Wird das Ausland durch Differentialtarife auf deutschen Bahnen begünstigt?

Ja, da sind einzelne Tarife, wie z. B. bei dem Transit von England über Belgien und Holland nach der Schweiz; da sind allerdings Differentialtarife, die nicht wohl zu vermeiden sind, weil die Bahnen nicht willkürlich ihre Tarife machen, sondern konkurriren müssen theils mit dem Wassertransport, theils mit den konkurrirenden Bahnen im Auslande. Ich habe speziell die rheinische Bahn im Auge, die im Verein mit holländischen Eisenbahnen sehr billige Tarife hat, beispielsweise von Rotterdam bis Basel, weshalb die Industriellen sich vielfach beschwert haben. Schon vor fast 30 Jahren habe ich selbst als Eisenbahnbeamter den Impuls zu einem damals noch nicht existenten Differentialtarif gegeben, betreffend den Steinkohlenverkehr von Essen-Bochum über Bielefeld hinaus. Ich kenne daher die Sache sehr genau und weiß wohl, daß, wenn die rheinische Bahn die Güter nicht der Rheinschiffahrt oder zum Theil den französischen Bahnen überlassen will, sie billigere Ausnahmefrachtsätze für Transitgüter haben muß. Aber wir haben davon den Nachtheil, denn die Eisenbahn fährt die englischen Fabrikate billiger von Rotterdam bis Basel, wie uns von Bochum aus. So hat auch der Transitverkehr von Belgien nach Berlin und nach dem Osten hin verschiedene Begünstigungen. Es sind das bekannte Thatsachen, von denen ich wohl voraussetzen darf, daß sie vor mir bereits erörtert worden sind. Dieselben finden übrigens auch in meiner Tabelle Ausdruck.

d. Verkaufspreise.

Frage 1:

Welche Verkaufspreise erzielen Sie gegenwärtig für die wichtigsten Rohmaterialien und Fabrikate Ihrer Werke am Ursprungsorte?

Zu dieser Frage überreiche ich eine Tabelle zu den Akten. Dieselbe reicht vom Jahre 1869 bis zum Jahre 1878 und ist in möglichster Uebersichtlichkeit aufgestellt.

Tabelle 15.

Vergleichende Zusammenstellung
der durchschnittlichen Einkaufs- resp. Verkaufspreise für die letzten neun Jahre.

	1. Juli 1869.	1. Juli 1870.	1. Juli 1871.	1. Juli 1872.	1. Juli 1873.	1. Juli 1874.	1. Juli 1875.	24. Oktober 1876.	16. Oktober 1877.	1. Oktober 1878.	15. November 1878.
Bessemer-Roheisen pr. Ton ab England s.	$67^1/_2$	75	85—120	160—175	173	90	$77^1/_2$	63—65	63—65	53—54	52,50
Puddeleisen, deutsches . . pro Ton M.	80	84	110	168	174	84	75	64	60 - 62	58—59	57—59
Spiegeleisen " . . " " "	$88^1/_2$	99	140	234	240	99	90	76	69—72	66—70	66—70
Schienen aus Bessemerstahl. " " "	276	263	272	376	378	216 im Ausl. 252 " Inl.	183—186 216	138	138 156	115 145	115 145
Gußstahl-Scheibenradsätze . . " "	510	522	512	640	630	420—450	420	300	288	230	230
Speichenradsätze . . . . . " " "	450	465	463	600	570	450	360	240	240	210	210
Tiegelstahl-Lokomotivradreifen " " "	665	507	581	675	660	480	420	354	324	290—300	274
Bessemerstahl- " " " "	540	380	480	660	510	520	270	231	228	150—160	150—160
Tiegelstahl-Wagenradreifen . " " "	410	375	433	547	570	462—480	390	336	312	280	280
Bessemerstahl- " . . " " "	295	309	313	417	420	330	240	180	180	135—140	135—140
Tiegelstahl-Axen . . . . . " " "	570	558	560	598	675	495	Lok. 420 Wag. 400	366 342	330 318	310 300	310 300
Bessemerstahl-Axen . . . . " . "	445	375	410	575	519	420	Lok. 372 Wag. 340	336 222	270 192	240 180	240 180
Tragfedern . . . . " " "	560	480	520	570	535	405	320	270	252	240	228
Spiralfedern . . . . . . " " "	700	685	740	765	735	560	460	342	270	250	250
Kohlen à 100 Ctr. . . . . "	30—36	39—42	45—48	51—60	90	48	33	27—30	21—27	20—25	20—25
Koks à Ctr. . . . . "	0,75	0,75—1,00	0,75—1,00	1,00—2,50	2,70	1,10	0,75	0,50—0,70	0,40—0,50	0,10—0,50	0,40—0,50
Arbeitslöhne durchschnittlich pro $^{16}/_{10}$ Schicht und Kopf . . . . . "	3,28	3,10	3,32	3,74	4,30	4,05	3,90	3,19	2,90	3	2,95

Ferner habe ich mir erlaubt, um die aufgestellten Fragen möglichst pünktlich und gewissenhaft zu beantworten, meine Generaleinnahmen zusammenzustellen für die Jahre 1868/69 bis 1877/78, welche die Gewichts- und Preisziffern der einzelnen Fabrikationsgegenstände und auch die Summen derselben enthalten.

(Die hierher gehörende Tabelle 16 siehe nebenstehend.)

Ich werde mir gestatten, die Gesammtziffern anzugeben. 1869 war das Bessemer-System erst wenige Jahre in Anwendung gewesen. Der Schwede Bessemer hat es zuerst in England eingeführt, zunächst in sehr kleinem Umfange auf nur wenigen Werken. Krupp, Hörde und Bochum haben es zuerst für Deutschland acceptirt und wir haben in Bochum 1868—69 nur 12 000 t. Gesammtproduktion erzeugt. Dann sind die Leistungen durch Ausbildung der Arbeiter und Verbesserung der Einrichtungen rasch gestiegen, zunächst 1870 auf 21 000 t, 1871 auf 19 000 t, 1872 auf 35 000 t, 1873 auf 45 000 t, 1874 auf 50 000 t, 1875 auf 52 000 t, 1876 auf 54 000 t, 1877 auf 56 000 t und 1878 auf 59 000 t. Diese letztere Steigerung ist geschehen, obgleich wir vom Oktober 1877 ab die ganze Nachtschicht eingestellt und sogar seit Mai oder Juni meistens nur 5 Tage in der Woche gearbeitet haben. Daß trotz dieser Arbeitseinschränkung die Produktion doch gestiegen ist, liegt daran, daß wir, um billig zu fabriziren, die Leistungen steigern müssen, nicht allein der Arbeiter, sondern auch der maschinellen Einrichtungen, welche den Erfahrungen entsprechend

Tabelle 16.

General-Einnahme.

	Gewichts-quantum der fakturirten Gegenstände.	1. Radsätze.		2. Axen.		3. Bandagen.		4. Federn.	
	kg	kg	ℳ	kg	ℳ	kg	ℳ	kg	ℳ
1868/69	12 659 902	2 648 155	1 621 693	775 342	501 258	2 343 678	1 535 559	1 127 766	672 759
1869/70	21 987 499	6 986 760	3 636 878	562 626	337 598	2 500 914	1 334 228	1 825 953	989 748
1870/71	18 986 864	6 424 234	3 315 073	989 389	478 630	2 502 379	1 226 117	2 356 699	1 307 135
1871/72	35 528 340	8 883 140	5 121 982	1 655 783	854 575	2 638 267	1 363 439	3 385 686	1 926 778
1872/73	45 607 139	9 615 540	6 504 354	1 550 226	1 046 362	2 252 307	1 424 367	3 609 137	2 263 483
1873/74	50 896 577	7 726 227	5 503 714	2 117 112	1 244 100	2 295 178	1 342 774	2 637 754	1 581 924
1874/75	52 472 124	7 333 646	3 933 990	1 562 520	772 746	2 073 226	988 575	2 732 626	1 285 110
1875/76	54 668 625	1 901 019	975 459	1 156 663	592 014	2 768 348	914 919	1 032 089	408 729
1876/77	56 939 593	935 767	366 393	672 490	249 816	3 737 444	1 167 174	1 050 018	346 743
1877/78	59 518 156	3 128 512	1 097 649	1 386 229	394 518	3 186 259	898 587	2 332 863	675 192

	5. Federstahl.		6. Schienen.		7. Herzstücke.		8 — 11. Kanonen, Glocken und diverse Gegenstände und Vergütungen		12. Hauptsumme der fakturirten Gegenstände u. der Vergütungen.
	kg	ℳ	kg	ℳ	kg	ℳ	kg	ℳ	ℳ
1868/69	304 397	158 203	4 961 178	1 561 682	178 145	123 962	321 240	490 941	6 666 058
1869/70	283 175	120 398	9 130 273	2 484 083	321 324	180 430	376 474	493 658	9 577 024
1870/71	236 923	101 015	5 954 558	1 620 098	364 963	207 310	157 717	520 310	8 775 728
1871/72	175 494	82 785	18 156 532	5 106 169	409 479	241 447	223 958	913 081	15 610 257
1872/73	106 955	55 558	27 604 729	9 252 125	659 153	456 708	209 092	1 455 664	22 458 621
1873/74	220 142	98 622	34 781 055	12 805 911	623 984	353 703	495 125	1 361 585	24 292 363
1874/75	166 399	67 053	37 244 380	9 687 029	715 620	363 489	643 707	2 450 916	19 548 933
1875/76	145 775	44 415	46 340 673	10 106 577	612 437	270 717	711 621	1 579 653	14 892 501
1876/77	378 290	93 921	47 562 338	8 714 625	1 226 706	443 742	1 376 537	1 463 916	12 846 348
1877/78	609 283	135 084	43 757 823	7 119 804	1 819 834	622 872	3 297 348	1 560 588	12 504 306

Berechnung der durchschnittlichen Leistung der einzelnen Arbeiter in den Jahren 1868/69 bis 1877/78.

Rechnungsjahr.	Durchschnittliche Arbeiterzahl der Gußstahlfabrik.	Fakturirte Gegenstände.		Durchschnittliche Leistung pro Kopf und Jahr	
		kg	ℳ	kg	ℳ
1868/69	1 916	12 659 902	6 666 058	6 607	3 479
1869/70	2 106	21 987 499	9 577 024	10 440	4 547
1870/71	2 597	18 986 864	8 775 728	7 311	3 379
1871/72	3 400	35 528 340	15 610 257	10 449	4 591
1872/73	4 077	45 607 139	22 458 621	11 186	5 508
1873/74	3 761	50 896 577	24 292 363	13 533	6 459
1874/75	3 448	52 472 124	19 548 933	15 218	5 669
1875/76	2 696	54 668 625	14 892 501	20 277	5 524
1876/77	2 627	56 939 593	12 846 348	21 675	4 889
1877/78	2 507	59 518 156	12 504 306	23 741	4 987

Aus diesen Ziffern läßt sich ein richtiger Schluß auf die Steigerung der Leistung nicht ziehen, weil, wie die umstehende Zusammenstellung nachweist, die Qualitäten der Arbeitsleistung ungemeine Verschiebungen erlitten haben.

Die obige Arbeiterzahl würde sich mehr verringert haben, wenn nicht die neuaufgenommene bezw. erweiterte Herstellung der Halbfabrikate namentlich des Roheisens, sowie der eigene Eisenbahnbetrieb neue Arbeitskräfte erfordert hätte.

immer mehr vervollkommnet werden. Wir wollen gar nicht die Ehre der Initiative von solchen Fortschritten für uns in Anspruch nehmen, wir wollen uns gar nicht für die Pioniere ausgeben, lieber die Arrieregarde nennen. Ich beziehe mich dieserhalb auf Herrn Geheim-Rath Dr. Wedding, der augenblicklich leider nicht anwesend ist. Derselbe hat uns in seinen offiziellen Berichten mit Ziffern belegte Vorwürfe gemacht, daß die Amerikaner uns weit überholt hätten. Wir haben nicht der Spekulation wegen unsere Produktion so gesteigert, wir sind dazu gezwungen, weil wir sonst unterliegen müssen, weil wir zu theuer arbeiten. Mein Eingeständniß ist kein Lob, ich glaube vielmehr es ist ein Tadel für uns, aber es zeichnet den faktischen Zustand.

Ich habe ferner eine graphische Darstellung anfertigen lassen und gestatte mir dieselbe hier zur gefälligen Einsichtnahme vorzulegen (siehe Anlage). Aus meiner Liste der Generaleinnahme geht hervor, wie mit den technischen Fortschritten die Einnahmen und die Produktion sich rasch und bedeutend gehoben haben. Sie betrugen im Ganzen

1869	6 600 000	ℳ
1870	9 500 000	"
1871	8 700 000	"
1872	15 600 000	"
1873	22 400 000	"
1874	24 292 000	"

alles für selbst fabrizirte Gegenstände.

Nun gehen die Einnahmen zurück auf

1875	19 000 000	ℳ
1876	14 000 000	"
1877	12 000 000	"
1878	12 000 000	"

Die durchschnittliche Leistung pro Kopf und Jahr der Arbeiter macht 6 677 kg und 3 400 ℳ.

1870 10 400 kg und 4 500 ℳ, 1871 7 300 kg und 3 300 ℳ, das war die Kriegszeit, wo man die Leute nicht ausreichend haben konnte, 1872 10 400 kg und 4 500 ℳ und nun kommen wieder nach und nach 11 000 kg, 15 000 kg, 20 000 kg und 1878 hatten wir 23 000 kg und 4 900 ℳ.

Man würde sich einer Täuschung hingeben, wenn man aus diesen Ziffern richtige Schlüsse auf die Leistungen der Arbeiter ziehen wollte, denn wie aus den Zahlen hervorgeht, findet ein oft rapider Unterschied in den Quantitäten der mehr oder minder werthen Fabrikate statt, und deshalb ist auch jede Statistik, die sich nur auf Quantitätsfeststellungen bezieht, sehr wenig werth. Ich komme übrigens zum Schluß noch auf die Statistik zurück.

Vorsitzender: Das ist beim 5. Abschnitt zur Sprache zu bringen.

Frage 2:

Wie steht es damit bei anderen Werken Ihrer Gegend?

Herr **Baare:** Es kann wohl sein, daß wir vielleicht für diese Fabrikate hier und da noch etwas bessere Preise erzielen, wie einige andere Werke, weil wir ältere Fabrikanten sind, in manchen Artikeln mehr Force haben und uns daher eines guten Rufs erfreuen. Wenn man 20 Jahre lang von einem Werke bezogen hat, so zählt eine Kleinigkeit nicht mehr. Bei den großen Massen aus Submissionen kommt das allerdings nicht in Betracht. Deshalb glaube ich, daß andere Werke vielleicht noch ungünstiger dastehen, als wir.

Herr **Meier:** Eisenbahnstahlschienen werden sie wohl zu denselben Preisen fabriziren?

Herr **Baare:** Die Verkaufspreise werden ziemlich gleich sein, weil man bei Submissionen fast keinen Unterschied macht. Wenn ich z. B. die Tonne Schienen einen Groschen billiger offerire, wie die Firma Krupp, empfange ich — und wenn die Firma Krupp 1 Sgr. billiger offerirt, empfängt diese den Zuschlag.

Die bekannte Schienenvereinbarung bezweckt eigentlich nur eine Vertheilung der Quantitäten, aber sie verhindert dabei doch naturgemäß wesentliche Preisschwankungen. Uebrigens werde ich mir gestatten, diese Frage auch bei der Preisstellung für Privatbahnen im Auslande sogleich zur Sprache zu bringen.

Herr **Meier:** Sie sagten vorhin, Sie hätten Ihren Absatz hauptsächlich nach anderen Ländern, wo Sie durch frühere Kontrakte sich Absatz verschafft hätten. Haben Sie nicht aber auch in Deutschland verschiedene größere Abschlüsse in Schienen gemacht?

Herr **Baare:** Ja.

Frage 3:

Welche Veränderungen haben die Verkaufspreise seit 1869 erfahren?

ist bereits erledigt, indem Sie bei Beantwortung der Frage zurückgegriffen haben auf die früheren Jahre.

Frage 4:

Werden verschiedene Preise für In- und Ausländer, für näher und entfernter wohnende, für kleinere und größere Abnehmer gestellt?

Die Frage muß ich bestimmt bejahen. Für das In- und Ausland müssen wir erhebliche Unterschiede machen. Es gibt dabei Ausschreitungen, die wir sehr bedauert haben. Was mein Werk betrifft, so gestatte ich mir ein Verzeichniß unserer Exportgeschäfte hier vorzulegen, bin auch in der Lage, von den übrigen Werken ähnliche Verzeichnisse der Exportpreise vorzulegen, die ich mir zu diesem Zwecke als Sachverständiger ausgebeten habe.

Herr **Stumm:** Ich möchte bei dieser Gelegenheit fragen: von wem stammt die Uebersicht der Exportverkaufspreise aus dem Oberbergamtsbezirke Dortmund, die wir gestern auf unseren Plätzen vorgefunden haben?

Herr **Baare:** Kürzlich habe ich die eben vorgezeigte Uebersicht dem Oberbergamt in Dortmund eingereicht, aber ich habe nicht gewußt, zu welchem Zweck diese Behörde sie haben wollte.

Ich kann Ihnen ganz genau sagen, wie sich der Unterschied in den Preisen stellt, da es eine wörtliche Abschrift des betreffenden Berichtes an das Oberbergamt ist, welche ich hier vor mir habe. Wir exportirten danach vom 1. Juli 1877 bis 1. Juli 1878 26 278 t, nach Spanien, Portugal, Italien, Rußland an verschiedene Eisenbahnen. Dafür haben wir 1877/78 keine wesentlich geringere Preise erhalten als im deutschen Reiche, denn derselbe beträgt im Durchschnitt 146,02 ℳ ab Bochum. Wir würden aber einen viel schlechteren Preis bekommen haben, wenn wir nicht ältere Abschlüsse gemacht hätten. Es beweist das hier ein anderes Verzeichniß über 28,134 t der im Jahre 1877/78 abgeschlossenen Geschäfte, für welche der Durchschnittspreis nur 121,56 ℳ, und der billigste Preis, zu dem wir abzuschließen genöthigt waren, um der englischen Konkurrenz zu begegnen, bei einem Geschäft von 12,000 t nach Portugal, nur 115,65 ℳ ab Bochum beträgt.

Die von der Firma Krupp, vom Phönix ꝛc. empfangenen Exportaufgaben stehen zur Verfügung, werden aber nicht erforderlich sein, weil ja der verehrlichen Kommission die Zusammenstellungen vom Oberbergamt in Dortmund vorliegen.

Frage 5:

Welche Gründe liegen für die verschiedenen Preisstellungen vor?

Wir müssen der Konkurrenz des Auslandes folgen. Unser Vertreter hat in Paris mit der Verwaltung einer spanischen Eisenbahn auf 12 000 t à ca. 165 Frcs. abgeschlossen, war bald nachher mit einer andern Eisenbahn bei einem kleinen Preisunterschied nahezu einig, aber es sind die Rimney-Werke dazwischen gekommen und haben für den bei-

spiellos billigen Preis von 150 Frcs. 12 000 t Schienen franko Lissabon übernommen, was uns einen Preis von nur 103 ℳ ab Bochum lassen würde, wobei wir zuviel Geld zusetzen müßten. Die Rimney-Werke liegen in Wales. Es ist ein älteres, gut situirtes Werk und gehört zu unseren schlimmsten Konkurrenten.

Frage 6:

Welche Verkaufspreise stellt das konkurrirende Ausland an seinem Produktionsorte?

Frage 7:

Verkauft dasselbe für den Export zu anderen Preisen, als für den einheimischen Markt, und in welchem Verhältniß und aus welchen Gründen geschieht dies?

Hier übergebe ich zwei Listen, welche England, Belgien, Oesterreich, Frankreich 2c. betreffen.

Tabelle 17.

Verkaufspreise des Auslandes an seinem Produktionsorte.

a) England.

Die englischen Preise für das Inland betragen gegenwärtig 5 Lstr. 10 s. bis 6 Lstr. pro englische Tonne, also ca. 110—120 ℳ pro 1 000 kg ab Werk.

b) Belgien.

Die belgischen Etablissements verkaufen die Stahlschienen gegenwärtig an die Bahnen des Inlandes zu ca. 162 bis 165 Frcs., d. h. 131,50 bis 133,50 ℳ ab Werk. Seraing hat zu diesem Preise letzthin 10 000 t mit dem Etat abgeschlossen.

Der Firma Nicaise u. Delcuve in La Louvière sind kürzlich in Konkurrenz mit uns belgische Stahlaxen und Bandagen zu Preisen angeboten, welche sich ab Bochum für Axen auf 11,87 ℳ und für Bandagen auf 13,54 ℳ pro 100 kg kalkuliren, also billiger, als unsere Selbstkosten. Da wir nun die Fracht und außerdem 40 Frcs., geschrieben Vierzig Francs, pro Tonne Zoll für Bandagen in Belgien zu entrichten haben, so ist uns natürlich der Export dahin gänzlich abgeschnitten.

c) Oesterreich.

Die Preise der österreichischen Hüttenwerke für das Inland sind gegenwärtig 9 bis 9,5 Gulden pro 100 kg oder 159 ℳ pro 1 000 kg ab Werk. Von dem Bedarf für die bosnischen Bahnen erhielten vor einigen Monaten die Werke in Ternowitz und Wittkowitz jedes ein Drittel zum Preise von 168 ℳ pro Tonne ab Werk, wogegen Wittkowitz für Warschau ein größeres Quantum Schienen à 120 ℳ franko Josnoviel übernahm, was etwa 115 ℳ ab Werk läßt, also über 50 ℳ weniger.

d) Frankreich.

Die französischen Bahnen haben vor nicht langer Zeit größere Bestellungen zu 225 Frcs. mit verschiedenen Werken abgeschlossen, ein Preis, der nach Abzug der Fracht durchschnittlich 210 Frcs., d. h. 170 ℳ ab Werk lassen würde. Dagegen hat Terrenoire nach Italien à ca. 120 bis 122 ℳ ab Werk geliefert.

e) Rußland.

Wie uns zuverläſſig bekannt geworden, hat die russische Regierung vor einigen Jahren, um die eigene Stahlindustrie zu fördern, sehr große Bestellungen an russische Werke ertheilt zum Preise von 2 Rubel 35 Kopeken pro Pud oder 290 ℳ pro Tonne ab Werk, Bestellungen, die sich noch über die nächsten zwei bis drei Jahre hinausziehen. Hinterher hat die russische Regierung noch im Jahre 1877 mehreren russischen Werken Bestellungen zur Höhe von fast 200 000 t Stahlschienen gemacht und ihnen eine Prämie von 35 Kopeken pro Pud bewilligt. Da in Rußland auch für die Einführung von Stahlschienen augenblicklich ein Zoll in der Höhe von ca. 86 ℳ pro Tonne zu zahlen ist, so beträgt der Gesammtschutz beim heutigen Kurse ca. 128 ℳ pro Tonne. Außerdem haben die Eisenbahnen bei Bestellungen die Hälfte der Zahlung zinsfrei zu leisten, während wir häufig monatelang hingehalten werden.

f) Amerika.

Der Ingenieurdirektor Kodde der Oregon-Californiabahn schreibt unterm 12. November d. J. wie folgt:

„In Erwiderung auf Ihr Geehrtes vom 23. v. M. theile ich Ihnen mit, daß wir unter obwaltenden Umständen von Ihrer Offerte für Lieferung von Bessemer-Stahlschienen keinen Gebrauch machen können. Der Zoll auf Stahlschienen beträgt $1^1/_4$ Cents pro engl. Pfund = 28 Pfd. pro Tonne, ungefähr 100 Prozent auf unsern Verlust-Exportpreis. Dies bringt den Preis weit über hiesige Offerten frei nach San Francisco geliefert.

Ich bedauere sehr, daß es uns unter solchen Umständen nicht möglich ist, in Geschäftsverbindung treten zu können."

Tabelle 18.

Verkaufspreise des Auslandes für den Export.

Das Ausland stellt für den Export andere Preise als (sub Frage 6 genannt) für den einheimischen Markt, was einige Beispiele zeigen.

a) England.

Die englischen Werke schlossen zuletzt mit ausländischen Eisenbahnen, z. B. italienischen und portugiesischen, zu Preisen ab, welche ihnen äußerst 104—105 ℳ ab Hütte lassen. Das letzte derartige Geschäft war das der Rymney Iron Works für die Beira-Alta-Bahn in Spanien, und zwar 14 000 t zum Preise von 6 Lstr. pro englische Tonne franko Waggon Lissabon oder 104—105 ℳ pro 1000 kg ab Werk.

b) Belgien.

Belgien hat mehrfach, zuletzt noch bei der Oberschlesischen Bahn und bei der Rheinischen Bahn viel billiger offerirt, als es im eigenen Lande verkauft.

Die Werke dieses Landes schlossen zuletzt zu Preisen ab, die ihnen gleichfalls äußerst 104—105 ℳ ab Hütte lassen. Cockerill kontrahirte z. B. mit den Meridionalbahnen 10 000 t zum Preise von 153,45 Frcs. franko Neapel 2c., d. i. nach Abzug der Fracht 104—105 ℳ ab Werk. Auch die uns bekannt gewordenen Bandagenabschlüsse Serainge nach Italien sind ca. 20 Frcs., d. h. 10 pCt. unter den Preisen des genannten Werks für Lieferungen für belgische Bahnen, die jetzt ihren Bedarf mit Ausschluß der ausländischen Konkurrenz unter der Hand an die belgischen Werke vertheilen.

c) Oesterreich.

Die österreichischen Werke schließen im Auslande gleichfalls zu Preisen ab, welche wesentlich unter den inländischen sind. Das uns zuletzt bekannt gewordene Geschäft schloß Wittkowitz mit einer russischen Bahn zum Preise von 120 bis 122 ℳ ab Werk ab.

d) Frankreich.

In letzter Zeit haben sich die französischen Etablissements vom ausländischen Markte sehr zurückgezogen, weil sie von den französischen Eisenbahnen bedeutende Bestellungen erhalten haben; aber es ist uns doch bekannt geworden, daß

Terrenoire im Herbst v. J. einer südamerikanischen Eisenbahn eine Stahlschienenofferte für ein Quantum von ca. 20 000 t zu einem Preise gemacht hat, welcher ihm höchstens 137 *M.* ab Werk lassen dürfte, derselbe ist mithin ca. 33 *M.* niedriger als der sub Frage 6 genannte Preis. Ferner hat Terrenoire schon Anfang dieses Jahres zu einem Preise, der ihm nur 122—124 *M.* ab Werk lassen wird, ein größeres Quantum Schienen für Italien abgeschlossen.

Creuzot soll im vorigen Jahre einer spanischen Bahn 4000 t zum Preise von 200 Frcs. franko offerirt haben, ein Preis, welcher ihm höchstens 144 *M.* ab Hütte gelassen haben würde, d. h. 26 *M.* unter dem sub Frage 6 genannten inländischen Preise. In diesem Jahre hat Creuzot wiederholt Waggonbandagen nach Italien offerirt zu einem Preise, welcher ihm höchstens ca. 19 Frcs. oder $15^1/_3$ *M.* ab Werk gelassen haben würde, während es Bandagen im Inlande zu ganz wesentlich höheren Preisen offerirt.

e) Rußland.

Die russischen Werke genügen momentan noch nicht dem eigenen Bedarf, weshalb von Export keine Rede sein kann.

Was die Gründe für die billigeren Exportpreise betrifft, nach denen in obiger Frage gefragt wird, so sucht jedes Land nach Export für einen Theil seiner Fabrikate, namentlich die Ueberproduktion. Der Fabrikant ist natürlich gezwungen, seine Exportpreise den Preisen der ausländischen Konkurrenz entsprechend zu ermäßigen.

f) Amerika.

Amerika exportirt seine Ueberproduktion zur Verminderung der Herstellungskosten ganz bedeutend billiger, als es im Inlande verkauft. Es ist das notorisch, und bin ich nicht im Stande, genaue Ziffern jetzt anzugeben.

Die in den beiden vorstehenden Uebersichten enthaltenen Beispiele werde ich durch eine dritte besser zu Frage 7 passende Uebersicht noch ergänzen.

Speziell die Frage 7 erlaube ich mir auf den Wunsch des Vertreters der Firma Krupp mitzutheilen, letztere habe kürzlich ein Schienengeschäft in Alexandrien in Verhandlung gehabt, aber darauf verzichten müssen, weil ein englisches Werk zu 6 Lstr. 2 s franko Alexandrien offerirt hätte. Dieser Preis würde der Firma Krupp ab Essen 96 *M.* pr. Ton lassen. Ich muß Ihnen offen sagen, bis jetzt habe ich den Muth noch nicht verloren gehabt, aber nach den jüngsten Preisofferten der Engländer weiß ich wirklich nicht, wie es werden soll. Wir haben niemals geglaubt, daß es möglich sei, zu solchen Preisen zu liefern; es ist mir auch heute noch ganz unverständlich. Ich habe allerdings immer recht schweren Herzens in die Zukunft gesehen, habe unsere Existenzfrage so oft erörtert und auf die schlimmen Folgen der Ueberproduktion aller Länder an den höchsten Stellen öfter hingewiesen. Ich habe behauptet, selbst wenn nur die beiden ältesten Werke Krupp und Bochum zunächst übrig bleiben sollten, müßten auch sie ebensogut zu Grunde gehen wie die anderen. Allerdings habe ich nicht geglaubt, daß das durch die Kanonenfabrikation stärkere Werk das zugestehen würde, aber der älteste Vertreter desselben hat mir vor einigen Tagen erklärt: „Ich gebe Ihnen das zu.“ Es ist auch ganz natürlich, denn wenn wir so erheblich theurer fabriziren als die Engländer, auch theurer als die Belgier und wenn Ueberproduktion in der ganzen Welt vorhanden ist und hinausgeworfen werden muß, so kommt sie nach dem nächstliegenden zollfreien Lande, sie kommt her zu uns, und es kann überhaupt kein Werk mehr existiren, wenn es dauernd die ausländischen Verlustexportpreise unterbieten muß, um Arbeit im eigenen Lande zu erhalten. Ich kann das ganz bestimmt erklären von der Stahlindustrie, ich bin nicht in der Lage ein kompetentes Urtheil derart auch über die Eisenindustrie abgeben zu können?

Durch eine vertraute und sachverständige Persönlichkeit, welche sich seit zwei Jahren in Belgien und England für seinen Diensteintritt bei meiner Gesellschaft vorbildet, besitze ich die intimsten Mittheilungen und da bin ich ganz zuverlässig darüber informirt — mein Vertrauensmann hat Kalkulationen eingesehen, wonach die Engländer für 95—97 *M.* die Stahlschienen machen können, während mein Werk dieselben ohne Generalkosten und ohne Amortisation bis jetzt nicht unter 115 *M.* herstellen kann, während sie mit Generalkosten und Amortisation noch jetzt nicht unter 129 *M.* ab Bochum herzustellen sind.

Die oberschlesischen Werke haben höhere Selbstkosten. Unter 115 *M.* hat der Bochumer Verein noch kein Exportgeschäft abgeschlossen. Dagegen hat allerdings die reiche Firma Hoesch in Dortmund ca. 110 000 Tonnen zum Preise 104 *M.* franko Oberitalien abgeschlossen um das Werk nicht still zu stellen. Die belgischen Etablissements verkaufen Stahlschienen an die Bahnen des Inlandes mit 162—165 Frcs. auf Grund engerer Submissionen mit Ausschließung des Auslandes. Das sind ca. 130—133 *M.* Belgien dagegen lieferte sie hierher an die Ludwigsbahn franko zum Preise von $135,_{77}$ *M.* Wenn ich noch etwas hinzufügen darf, was von großem Interesse sein wird, so ist es das: Wie ich hörte, hat Jemand einen Fall, den ich ihm mitgetheilt hatte, hier bereits zur Sprache gebracht. Derselbe ist hochinteressant, um klar zu stellen, mit welch unglaublicher Schnelligkeit und Leistungsfähigkeit die belgische Konkurrenz hochgekommen ist. Wir hatten 1874 12 000 t Schienen für die Staatsbahnen in Belgien zu liefern übernommen. Kein belgisches Werk war im Stande dies nicht so bedeutende Quantum anzubieten. Cocquerill in Seraing konnte nur 3 000 t und die übrigen belgischen Werke zusammen nur 6 000 t anbieten. Die Werke hatten erst zu fabriziren begonnen. Der belgische Handelsminister schrieb uns — ich bitte den Originalbriefe den ich hier habe, einzusehen — wir möchten uns ein, verstanden erklären, von den 12 000 t, wobei wir wegen des billigen Preises die ganze Bestellung ungetheilt zur Bedingung gemacht hatten, 3 000 t zu Gunsten von Cocquerill in Seraing abzulassen, was wir bedauernd aus besonderen Gründen ablehnen mußten. Ich will damit nur beweisen, daß damals 1874 die belgischen Stahlwerke zusammen noch nicht im Stande waren, mehr als 9 000 t Schienen anzubieten. Außerdem liegt darin der Beweis, daß schon zur Zeit der Submission im Juli 1873 dasjenige belgische Werk, welches sich später gegen die Bevorzugung deutscher Werke in Deutschland bei etwas höheren Preisen beschwert hat, eine solche Bevorzugung für dasjenige Quantum, was es machen konnte, bei seiner Regierung zu ergattern sich bemühte, während damals bei uns solche Bevorzugung noch niemals vorgekommen war, sondern erst nach Ermäßigung und Wegfall der Eisenzölle. Jetzt ist nun das genannte belgische Werk ganz allein im Stande, wie wir selbst gesehen haben, wöchentlich 2 000 t also jährlich 100 000 t Schienen zu machen. Es hat neulich so gearbeitet, und kann so arbeiten, wenn es so viel Arbeit an sich reißen kann. Belgien hat das allergrößte Interesse daran, seine Ueberproduktion hinauszuwerfen, und wo es keine Zollgrenze findet, wie bei uns, was ihm am Besten liegt, sucht es den Markt zu erobern. Wir müssen nach Brasilien, Spanien, Portugal, Italien gehen, wo wir neutrales Gebiet haben, denn selbst Belgien ist zollgeschützt, jene aber haben es näher, sie kommen zu uns.

Vorsitzender: Hiermit würden die Fragen 5, 6, 7, erledigt sein?

Herr **Baare**: Wir haben viele Fälle der Konkurrenz vom Auslande. Ich habe darüber eine Liste anfertigen lassen, betreffend Submissionsberichte, die ich hier zum Abdruck überreiche. Einzelne Fälle von Bevorzugungen des Auslandes gebe ich bei Frage A. III. 4.

Tabelle 19.

Verzeichniß
einer Anzahl von Submissionen, bei welchen das Ausland die deutsche Industrie unterboten hat.

Laufende Nr.	Submission vom:	Eisenbahn.	Gegenstand. kg		Es haben offerirt: Bochumer Verein.		billigstes ausländisches Werk.	
				A. Inland.				
1.	16. März 1874.	Reichseisenbahnen in Straßburg.	10 693 000	Bessemer-Stahlschienen.	Bochumer Verein.	115 ℳ fr. Remilly.	Schneider in Creuzot.	99 ℳ 15 ₰ fr. Mühlhausen.
				(Verschiedene zwischenzeitliche Fälle sind mir nicht zur Hand.)				
2.	10. Aug. 1877.	Pfälzische Eisenbahnen.	3 000 000	Bessemer-Stahlschienen	Bochumer Verein.	179 ℳ 50 ₰ fr. Ludwigshafen.	John Cockerill.	162 ℳ 20 ₰ fr. Ludwigshafen.
3.	26. November 1877.	Oberschlesische Eisenbahn.	6 962 000	do.	do.	179 ℳ 50 ₰ fr. Stargard.	John Cockerill.	160 ℳ fr. Danzig.
4.	21. Jan. 1878.	Reichseisenbahnen in Straßburg.	5 524 800	do.	do	161 ℳ loko Antwerpen.	Witting Brothers in London.	146 ℳ 55 ₰ loko Antwerpen.
5.	5. Febr. 1878.	Nassauische Eisenbahn.	351 175 618 300	108 mm hohe do. 125 mm hohe do.	do.	16 ℳ 33 ₰ fr. Oberlahnstein.	Wilson, Cammell & Co. Ressory.	14 ℳ 71 ₰ fr. Oberlahnstein.
6.	11. Febr. 1878.	Niederschlesisch-Märk. Eisenbahn.	7 928 000	Bessemer-Stahlschienen.	do.	152 ℳ loko Werk.	Steel Co. of Scotland in Glasgow.	145 ℳ fr. Hamburg.
7.	20. Febr. 1878.	Bergisch-Märk. Eisenbahn.	4 500 000	do.	do.	152 ℳ loko Werk.	John Cockerill in Seraing.	137 ℳ 30 ₰ fr. Aachen
8.	19. Febr. 1878.	Hannoversche Staatsbahn.	4 212 000	do.	do.	158 ℳ loko Werk.	Steel Co. of Scotland Sheffield.	148 ℳ 85 ₰ fr. Bremerhaven.
9.	2. April 1878.	Nassauische Eisenbahn.	1 537 680	do.	do.	166 ℳ fr. Limburg a. d. Lahn.	John Cockerill.	139 ℳ fr. Limburg a. d. Lahn.
10.	14. September 1878.	Rheinische Eisenbahn.	7 500 000	do.	Deutsche Werke	149—152 ℳ nächste Rhein-Station.	John Cockerill.	125 ℳ fr Aachen.
11.	13. September 1878.	Pfälzische Eisenbahn.	3 000 000	do.	do.	145—153 ℳ fr. Ludwigshafen.	John Cockerill.	135 ℳ 77 ₰ fr. Ludwigshafen.
12.	20. September 1878.	Köln-Mindener Eisenbahn.	3 000 000	do.	do.	152—157 ℳ fr. Köln-Mind. Stationen.	John Cockerill.	125 ℳ 80 ₰ fr. Deutz.
				B. Ausland.				
1.	10. Febr. 1877.	Zaragossa-Pamplona-Bahn.	4 000 000	Bessemer-Stahlschienen.	Bochumer Verein.	202 Frcs. 75 Cts. fr. Barcelona.	Schneider in Creuzot.	200 Frcs. fr. Barcelona.
2.	25. März 1878.	Meridionalbahnen, Florenz.	8 500 Stück.	Stahlschienen.	do.	185 Frcs. fr. a. B. Messina, Tarent.	Ebbw Walle.	162 Frcs. fr. a. B. Messina, Tarent.
3.	August 1877.	do.	1 120 Stück.	Bessemer-Stahl-Bandagen.	do.	28 Frcs. 75 Cts. fr. a. B. Ancona oder Neapel.	Creuzot.	26 Frcs. 50 Cts. fr. a. B. Ancona oder Neapel.
4.	August 1877.	Oberitalienische Bahn in Mailand.	250 Stück.	Stahlbandagen.	do.	28 Frcs. fr. a. B. Genua.	Creuzot.	24 Frcs. 90 Cts. fr. Genua.

Laufende Nr.	Submission vom:	Eisenbahn.	Gegenstand. kg		Es haben offerirt: Bochumer Verein.		billigstes ausländisches Werk.	
5.	Septbr. 1877.	Zaragossa-Pamplona-Bahn.	100 Stück.	Lokomotiv- und Tender-Bandagen aus Bessemer-Stahl.	Bochumer Verein.	29 Frcs. fr. a. Bord Barcelona.	Cockerill.	25 Frcs. 50 Cts. fr. a. B. Barcelona.
			200 Stück.	Wagen-Bandagen aus Bessemer-Stahl.	do.	29 Frcs. desgl.	do.	23 Frcs. 50 Cts. desgl.
6.	16. Jan. 1878.	Belgische Staatsbahn.	5 000 Stück.	Bessemer-Stahl-Wagenbandagen.	do.	26 Frcs. 24 Cts.	Société d'Angleur.	20,318 Frcs.
			1 250 Stück.	Bessemer-Stahl-Tenderbandagen.	do.	28 Frcs. 44 Cts.	do.	21,447 Frcs.
			974 Stück.	Bessemer-Stahl-Lokomotivbandagen.	do.	29 Frcs. 44 Cts. fr. Malines.	do.	22 Frcs. 50 Cts. fr. Malines.
7.	19. März 1878.	Oberitalienische Bahn.	1 000 Stück.	Wagen-Bandagen (Bessemer- oder Martin-Stahl).	do.	24 Frcs.	Cockerill.	22 Frcs.
			306 Stück.	Lokomotiv- u. Tender-Bandagen (Bessemer- oder Martin-Stahl).	do.	27 Frcs.	do.	23 Frcs.
			192 Stück.	Lokomotiv- u. Tender-Bandagen (Tiegelstahl).	do.	44 Frcs. fr. an Bord Genua.	Creuzot.	42 Frcs. fr. an Bord Genua.
8.	Juni 1878.	Spanische Nordbahn.	29 500 Tons.	Stahlschienen.	do.	161 Frcs. 90 Cts. fr. a. B. Passageo oder Santander.	Cockerill.	156 Frcs. 35 Cts. fr. a. B. Passageo oder Santander.
9.	4. Febr. 1878.	Meridionalbahnen, Florenz.	100 Satz.	Axen mit Bandagen aus Bessemer-Stahl und schmiedeisernen Speichenrädern.	do.	338 Frcs. 75 Cts. pr. Satz fr. a. Bord Neapel.	Société met. Belgique.	293 Frcs. 50 Cts. fr. a. B. Neapel.
10.	19. April 1878.	do.	100 Stück.	Satz-Achsen.	do.	338 Frcs. fr. a. B. Palermo, Messina oder Tarent.	Brown & Co.	11 £ 15 s. fr. a. B. Palermo, Messina oder Neapel.
11.	6. Juli 1878.	Oberitalienische Bahn in Mailand.	600 Stück.	Lokomotiv- u. Tenderbandagen aus Tiegelstahl.	do.	40 Frcs. 50 Cts. 27 Frcs. 50 Cts. fr. a. B. Genua.	Ia. Brown. IIa. B. Dixon.	26 Frcs. 25 Cts. fr. a. B. Genua.

Vorsitzender: Es fragt sich, ob wir das abdrucken können?

Herr **Baare**: Alles, was ich vorlege, kann gedruckt werden, ich habe kein Geheimniß daraus zu machen.

e. Kreditverhältnisse.

Frage 1:

Finden die Werke Ihres Distriktes Schwierigkeiten, um sich das nöthige Betriebskapital zu erhalten, beziehungsweise solches zu beschaffen?

Ich habe mir schon erlaubt, diese Frage zu streifen. Wir sind durch den Ausbruch der Krisis und die Ermäßigung der Eisenzölle in unserm Kredit schwer geschädigt worden. Schon vorher habe ich erwähnt, wie uns zwei große Bankinstitute, welche uns, beiläufig bemerkt, früher veranlaßt hatten, fast zu beliebiger Höhe Geschäfte zu machen, nach und nach die Kredite einschränkten und zwar von 800 000 Thalern bis auf 100 000 Thaler.

Nachdem das Bank- und Münzgesetz erlassen war, nahmen sie die damit verbundene Einschränkung der Noten zum Vorwand, ob mit Recht oder Unrecht, will ich nicht entscheiden, und kündigten uns eine 100 000 Thaler nach den anderen. Wir wären zu Grunde gegangen, wenn unsere Kölner Geldinstitute ebenso verfahren wären. Wie man mit uns umgegangen ist, beweist folgende Thatsache: Als ich das Uebereinkommen mit einem großen Bankinstitut getroffen hatte, daß unser reduzirter Kredit nunmehr nur 100 000 Thlr. betragen sollte, bei beiderseitigem Kündigungsrecht „mit angemessener Frist", bekam ich eines Morgens ein Telegramm, ungefähr wie folgt lautend: „Sollten Sie beabsichtigen, heute auf uns zu disponiren, so bitten wir das zu unterlassen, bis Brief kommt." Nach Inhalt des Briefes hatte man von der Kalamität der rheinischen Stahlwerke gehört, und erklärte, keinen weiteren Kredit mehr bewilligen zu können, obwohl wir den eingeräumten Kredit nur zu drei Vierteln benutzt hatten. Als ich auf Grund des getroffenen Uebereinkommens ernstliche Beschwerde führte, entschuldigte man sich, verlangte aber „gedeckten Kredit". Wir haben uns frei zu machen gewußt; aber es ist doch eine traurige Existenz, wenn das Mißtrauen gegen die Lebensfähigkeit eines so soliden Unternehmens, wie das unsrige, solches zuläßt. Meine Gesellschaft hat ein Vermögen von fast 30 Millionen Mark an Immobilien, Maschinen und Geräthschaften insoweit schuldenfrei, als das in den Aktivis der Bilanz nachgewiesene Betriebskapital nahezu alle Verbindlichkeiten, die in den Passivis stehen, deckt.

Vorsitzender: Sie resumiren sich bei der ersten Frage dahin, daß es Schwierigkeiten macht, das nöthige Betriebskapital zu erhalten, bezw. sich zu verschaffen.

Frage 2:
Welcher Zinsfuß und welche sonstigen Bedingungen müssen den Gläubigern gewährt werden?

Herr **Baare**: Beispielsweise ist es nur mit Beschämung auszusprechen, daß wir noch kürzlich einem großen Bankinstitut 1/2 pCt. Provision zahlen mußten und als Zinsfuß 1 pCt. über Bankdiskont. Wir trassiren gewöhnlich 3 Monat dato und diskontiren dann zum Bankdiskont, und von diesem Geld, also für 3 Monat, rechnet man uns die Bankprovision. Unsere Kölner Bankinstitute rechnen übrigens nur 1/3 pCt. pro Quartal.

Frage 3:
Welchen Kredit nehmen Sie für den Bezug von Rohmaterialien und Halbfabrikaten in Anspruch, und welche Zahlungsbedingungen legen Sie dem Verkauf Ihrer Fabrikate zu Grunde.

Beim Einkauf diskontiren wir bei Baarzahlung, soweit unsere Mittel es gestatten, beispielsweise auch beim englischen Roheisen, welches wir beziehen, und zwar mit 2 1/2 pCt. Skontoabzug für 4 Monat. Im Uebrigen bei vielen Werken lassen wir auf uns 3 Monat dato trassiren, was allerdings früher nicht geschehen, uns aber durch die Kreditnoth aufgezwungen ist. Es war uns nicht möglich, die zur Baarzahlung erforderlichen Fonds zu beschaffen, und wir haben in unserer Bilanz einigemal bis 1 200 000 ℳ. Accepte unter den Passivis gezählt, welche bis 600 000 ℳ. ermäßigt worden sind. Was wir im laufenden Monat beziehen, wird Mitte nächsten Monats fällig und dann 3 Monat dato auf uns abgegeben. Dann rechnen uns die Lieferanten für die Wechselfrist den Bankdiskont. Was unser Kreditgeben betrifft, so ist das sehr verschiedenartig. Die preußischen Eisenbahnen sollen der Regel nach prompt zahlen, aber durch den mitunter langsam gehenden Geschäftsgang verstreichen gewöhnlich Monate, so daß die Ausstände etwa 1/3 der Summe des Jahresumsatzes auszumachen pflegen, also wenn ich im vorigen Jahr 12 Millionen Mark fakturirte, so habe ich ungefähr für 4 Millionen Mark Debitoren. Mitunter muß beispielsweise einer Eisenbahn in Spanien oder Rußland ein Kredit von 6 Monaten nach den Connaissements bewilligt werden, wogegen von Preußischen Staatsbahnen das Geld oft in 6 Wochen eingeht.

Frage 4:
Welchen Einfluß hat die neueste Entwickelung des Bank- und Münzwesens auf Ihre Produktionsverhältnisse ausgeübt?

Das ist damit wohl erledigt.

Frage 5:
Wie stehen die Geld- und Kreditverhältnisse in dem konkurrirenden Auslande?

Die stehen natürlicher Weise günstiger, das ist ganz klar. Wenn Sie in Paris 2 pCt. Diskont sehen, jetzt höchstens einmal 3 pCt. und erwägen, daß in England der Bankdiskont auch fast immer erheblich billiger, der Privatdiskont noch billiger ist, so liegt für uns der Nachtheil klar. Jetzt steht der Diskont zufällig in Folge der politischen Verhältnisse in England etwas hoch. Wenn wir auf englische oder französische Bankinstitute abgeben, so diskontiren wir in der Regel zu dem betreffenden billigen Bankdiskont. Ich glaube nicht zu hoch zu rechnen, wenn ich behaupte, daß unsere Waare durchschnittlich um 2 pCt. vertheuert wird.

f. Einfluß der Gesetzgebung.

Frage 1:
In welcher Weise macht sich die vaterländische Gesetzgebung hinsichtlich Ihrer Produktionsbedingungen im Vergleich mit denen des Auslandes geltend?

Frage 2:
Wie wirken in dieser Beziehung namentlich unsere Besteuerungssysteme, die Gewerbeordnung, das Berggesetz, die allgemeine Wehrpflicht, die Schulpflicht, die Aktiengesetzgebung u. s. w.?

Ja, meine Herren, das sind, wenn ich mich so ausdrücken darf, Gemeinplätze geworden. Wir alle sind, glaube ich, sachverständig genug, um zu wissen, daß wir zunächst schwer geschädigt werden durch unsere Militärgesetzgebung, die wir ja wahrhaftig nicht ändern wollen, unter der wir aber doch schwer leiden. Wir müssen unsere Beamten entbehren zunächst zur Ableistung der Dienstzeit, dann zu Uebungen, und unsere Arbeiter auf volle 3 Jahre und zwar nachdem sie eben herangebildet worden sind. Wenn sie wieder kommen, sind sie nicht mehr das, was sie waren, sie sind verwöhnt, sie haben den Stolz des preußischen Soldaten und das ist ja auch sehr gut und patriotisch, aber für uns sehr kostspielig Dazu kommen die andern Lasten, die wir zu tragen haben, z. B. die fiskalische Begehrlichkeit in Bezug auf die Interpretation des Stempelgesetzes. Anstatt des Materialwerthes zwingt man uns trotz entgegengesetzter obergerichtlicher Urtheile 1/3 pCt. vom Lieferungswerthe für Eisenbahnmaterial zu bezahlen.

Ich könnte Ihnen Einzelheiten erzählen, die in der That unglaublich erscheinen, wovon über den stärksten Gegenstand eine Immediateingabe gemacht worden ist, leider seither ohne Erfolg. Ich hoffe aber doch, daß der Kaiser sie nicht ablehnen wird. Es ist nämlich immer unser Bestreben gewesen, gute Einrichtungen für die Arbeiter zu treffen, und wir haben den Versuch gemacht, für Rechnung und unter Mitverwaltung der Arbeiter eine Baugesellschaft mit 300 000 Thaler Aktienkapital zu machen, ein Unternehmen, das an den sozialdemokratischen Bestrebungen scheiterte. Wir nahmen die überlassenen, aber nicht überschriebenen Immobilien — wovon nur ein Vertragsstempel von 15 Sgr. seitens des instrumentirenden Notars verwendet worden, weil es kein Kauf war — zurück, wurden aber monirt, 3 000 Thlr. zu bezahlen und zwar auf dem Wege der Exekutionsandrohung. Wir reklamiren, erbieten uns den Arbeitern für die Krankenkasse die 3 000 Thlr. zu schenken, werden aber vom Finanzministerium, obgleich Exzellenz Camphausen nicht mehr im Amt war, abgewiesen. In dem zweiten Falle sollen wir bei einem Ankauf unsere Aktien alpari gerechnet haben, die damals vorübergehend 190 pCt., heute 37 pCt. stehen, obwohl wir ausdrücklich „zahlbar in Aktien" gekauft hatten. Wir zahlten ungefähr 7 000 Thaler zuviel Stempel, die wir auch der Arbeiterkasse behufs Versicherung der Arbeiter gegen nicht haftpflichtige Unfälle zuweisen wollten. Trotz aller Mühen wurden wir auf unsere Beschwerden abschlägig beschieden, der Stempelfiskus hat auch diese Summe eingezogen.

Wenn man sieht, wie die Industrie in anderen Ländern, Frankreich, Belgien, England behandelt und berücksichtigt und gepflegt wird, so zeigt die wenig rücksichtsvolle Behandlung, die man uns hier im Lande gewährt, einen grellen Unterschied. Unsere schlimmsten Feinde sind die Doktorbestrebungen und die Experimente der Leute vom Schlage meines verehrten Freundes Braun, die uns alle möglichen schön aussehenden Dinge auf den Hals laden, alle möglichen Gesetze machen, die uns viel Geld kosten, vom theoretischen Gesichtspunkt aus sehr hübsch, aber in der Praxis sehr nachtheilig

sind, und unsern Arbeitern selbst wenig nützen. Wir thun im Interesse unserer Arbeiter gern, was wir können, und ich bin überzeugt, wenn Jemand meine bezüglichen Einrichtungen in Bochum oder diejenigen des Herrn Geheimrath Stumm sieht, so wird er sagen, daß die Industriellen thunlichst für ihre Arbeiter sorgen. Aber die Bürde, die uns durch die humane Gesetzgebung der letzten zehn Jahre auferlegt wird, erschwert der Industrie das Dasein ganz bedeutend, z. B. mit dem Unfallsgesetz, welches sehr mangelhaft ist und durchaus bald umgeändert werden muß, ist absolut nicht zu arbeiten. Wir bekommen massenhaft Prozesse und Unannehmlichkeiten, und es ist uns dadurch wirklich eine außerordentlich schwierige Lage geschaffen.

Dazu kommen die für viele Industrielle verderblichen Bestimmungen über Kinderarbeit, welche auch für die Kleineisen- und Kohlenindustrie eine Erschwerung gegenüber dem Auslande bringen. Zu näheren Ausführungen fehlt es leider an Zeit, deshalb kann ich nur generell auf diese Fragen, die wohl schon anderweit näher berührt sein werden, die Aufmerksamkeit der geehrten Kommission hinlenken. Nach meiner Ueberzeugung müssen, wenn die deutsche Arbeit und Industrie hoch gehalten werden sollen, unsere Theoretiker mehr in die Praxis hinabsteigen und müssen bei gesetzgebenden Arbeiten mehr praktischen Auffassungen folgen. Das größte Unheil hat das Koalitionsgesetz angerichtet. Auch das sieht sich theoretisch recht hübsch an, aber praktisch haben wir schon ein halbes Jahr nach jenem Erlaß die Wahrnehmung gemacht, daß es nur die Handhabe bietet, um die Massen der Arbeiter unzufrieden zu machen und aufzuwiegeln. Ich möchte dieses Gesetz den Geburtshelfer der Sozialdemokratie nennen.

g. Allgemeine Lage.

Frage 1:

Sind die Unternehmungen der Eisenindustrie in Ihrem Distrikte zur Zeit vollauf beschäftigt?

Diese Frage muß ich verneinen. Was meine Gesellschaft betrifft, so haben wir recht gute Chancen, eine weit ausgebreitete gute Kundschaft, einen alten guten Ruf, haben es auch an angestrengten Bemühungen nicht fehlen lassen, aber wir sind doch nicht im Stande, die Nachtarbeit, auch nicht die ganze Woche die Tagearbeit aufrecht zu erhalten. Wenn in den Zeitungen steht: „In Westfalen wird flott gearbeitet", so ist das Unwahrheit. Ja, wer da sieht, wie Minute für Minute, während die Arbeit im vollen Gange ist, eine Schiene fertig wird, der glaubt, es sei das Arbeitsquantum nicht zu bewältigen, aber er weiß nicht, daß nur $^3/_8$ der früheren Arbeitszeit wirklich gearbeitet wird. Wollte ich die Nacht durcharbeiten lassen, wie es seit 20 Jahren geschehen ist, so müßte ich das doppelte Quantum Arbeit haben. Es ist das also Täuschung.

Frage 2:

Welche Rentabilität erzielen sie?

Ich habe hier eine Tabelle, die seit 1854 genaue statistische Nachweise für einen 24jährigen Zeitraum enthält, seitdem ich das Werk leite. In den ersten 6 Jahren, wo wir mit dem kleinen Aktienkapital von 800 000 Thlr. gegen unseren älteren, mächtigen Konkurrenten Friedrich Krupp ankämpfen mußten, haben wir nur einmal 6 pCt. Dividende verdienen können. Nach und nach haben wir uns herausgearbeitet, haben 1860/61 571 000 ℳ. Ueberschuß gehabt und 8 pCt. vertheilen können. Dann haben wir die Bessemer-Industrie aufgenommen ohne andere Konkurrenz als Krupp und Hörde in Deutschland, und durch diese günstigen Verhältnisse bei immer gestiegenem Bedarf und verhältnißmäßig guten Preisen haben wir 14 Jahre lang gut prosperirt und bei starken Abschreibungen gute Dividenden vertheilt, wie aus der bereits zu I. a. 6 übergebenen Tabelle hervorgeht.

Hiernach haben wir im Durchschnitt in 21 Jahren bis zum Jahre 1874 8 pCt. Dividende vertheilt, in den letzten drei Jahren nichts; wir haben nur mäßige, nicht die statutgemäßen Abschreibungen behufs Amortisation ꝛc. übrig behalten. Die letzteren sind im letzten Jahre nur zu $^2/_3$ gedeckt. Die Abschreibungen der letzten beiden Jahre, 1876/77 493 000 ℳ., 1877/78 692 000 ℳ., sind Resultate der früher abgeschlossenen älteren Geschäfte. Wir haben in den 24 Jahren einen Ueberschuß von 20 350 211 ℳ. erzielt, davon aber nur 7 478 000 ℳ. Dividende vertheilt, mithin im Ganzen abgeschrieben etwas über 12 000 000 ℳ. Den Rest bilden andere Vergütungen an Gratifikationen, Tantièmen, an Wohlthätigkeitsanstalten ꝛc. Solche Abschreibungen müssen einem Unternehmen den Ruf der Solidität gewährleisten.

Auch unsere finanziellen Verhältnisse sind gut arrangirt, denn obwohl alle früher geplanten Anlagen fertig gemacht worden sind, haben wir uns um 3 000 000 ℳ. aus den Schulden herausgearbeitet, zum Theil allerdings durch Einschränkung des Betriebes von 24 auf 12 Millionen Mark Jahresproduktion, zum Theil durch die abgeschriebenen Ueberschüsse. Wir haben also eine Grundlage, auf der man gut müßte existiren können, aber wie jetzt die Preise im Auslande gestellt werden, ist es auch uns rein unmöglich, wenn wir nicht unter einem angemessenen Zollschutz den eigenen Markt behaupten.

Vorsitzender: Damit ist auch zugleich

Frage 3:

Wie haben sich diese Verhältnisse seit 1869 entwickelt?

die auf die rückwärts liegenden Jahre Bezug hat, erledigt.

Frage 4:

Leidet die deutsche Eisenindustrie an Ueberproduktion, ist dieselbe event. durch Rückgang der Konsumtionsfähigkeit des Landes oder durch welche andere Gründe veranlaßt? Wie liegen diese Verhältnisse im konkurrirenden Auslande?

Herr **Baare**: Wenn Sie es buchstäblich nehmen wollen, so haben die Herren aus den statistischen Ziffern gesehen, daß wir im Ganzen an Eisen und Stahl mehr ein- als ausführen. Auch beweist die Statistik, daß wir pro Kopf der Bevölkerung viel weniger als England und weniger als Belgien produziren. Wir können daher meines Erachtens eigentlich nicht behaupten, daß Deutschland eine große Ueberproduktion hat. In England und Belgien ist sie viel größer. Aber da ich nicht weiß, wohin ich mit meiner Produktion in Deutschland soll, so muß ich sie aus dem Lande bringen. — Ich spreche von der Stahlfabrikation, und da kann ich nicht sagen, wir leiden nicht an Ueberproduktion. Es ist eben das Unglück, daß alle Länder an Ueberproduktion leiden, denn wenn wir es allein wären, wenn andere Länder ihre Produktion im Lande konsumiren könnten, würden wir unseren Markt behalten, auch würde uns der Export nach dem neutralen Auslande Spanien, Portugal, Italien, Rußland, Aegypten, Südamerika, namentlich Brasilien, offen stehen. Nach den zollgeschützten Industrieländern, die uns umgeben, können wir nichts exportiren. Es ist daher sehr ungerecht, uns einen Vorwurf aus der angeblichen Ueberproduktion zu machen, nachdem dieselbe nicht mehr abzusetzen ist. Früher hat man uns Dank und Anerkennung gezollt, daß wir die deutsche Industrie so hoch entwickelt haben in Konkurrenz mit der mächtigen englischen, und daß wir sie exportfähig gemacht haben. Beispielsweise ist mir vom Fürsten Bismarck ein schmeichelhaftes Schreiben zugegangen bei Gelegenheit der Wiener Weltausstellung, wonach mir und meinem Werke der Dank des Reichskanzlers ausgesprochen wird, den Ruhm der deutschen Industrie in alle Welt getragen zu haben. Jetzt,

wo wir schwer leiden, werden wir von der Freihandelspartei und ihrem Anhang verketzert. Ich will also die Ueberproduktion nicht ableugnen. Wenn Belgien und England nicht eine so massenhafte Ueberproduktion hätten, wenn sie noch ihren alten Markt hätten, in Amerika u. s. w., so würden wir uns vor dem Hineinwerfen der Ueberproduktion in unser Land nicht so sehr zu fürchten haben, wir brauchten dann nicht so ängstlich bemüht zu sein, daß man uns einen Zoll geben muß, um uns den eignen Markt im Lande zu erhalten. Ueber das Maß der Ueberproduktion im Auslande habe ich mich bereits bei dem Fall mit Cockerill in Seraing ausgesprochen, dessen Werk 1874 noch sehr wenig, heute aber ganz allein den halben Bedarf des deutschen Reiches an Stahlschienen herzustellen im Stande ist. Dann kommt noch die durch die längere Haltbarkeit der Stahlfabrikate einerseits und durch die allgemein ungünstigen Erwerbsverhältnisse andererseits bedingte Verringerung des Konsums hinzu, sowie unsere ungünstigen Finanzverhältnisse, welche den Eisenbahnbau, der seither noch ziemlich gefördert wurde, zu lähmen drohen. Es sind das alles mißliche Umstände, die mir die Zukunft unserer Stahlindustrie in sehr düsterem Bilde erscheinen lassen. Um Ihnen ein Beispiel zu geben von der ungemeinen Haltbarkeit des Materials, haben im Jahre 1865 von meiner Gesellschaft an die badische Eisenbahnbauverwaltung gelieferte 12 286 Stück Schienen, für welche wir, um damals dieses Fabrikat annehmbar zu machen, eine ungewöhnliche Garantie von 12 Jahren übernahmen, nach kürzlich erfolgter Abwickelung des Vertrages, nur 40 Stück Ersatz gekostet. Nun bitte ich Sie, ein Exempel darauf zu machen, wenn ich auch nicht sagen will, daß diese sehr geringe Ersatzziffer überall maßgebend sein soll. Selbst das drei- und zehnfache Quantum würde einen äußerst geringen Ersatz bedeuten im Vergleich zu der kolossalen Produktion. Wenn der Staat nicht mit Muth und Energie vorgeht, wie Frankreich, um durch massenhafte Anlage neuer Verkehrswege, die sich später ohne Zweifel mäßig rentiren werden, das Erwerbsleben zu kräftigen, ihm wieder neues Blut und Leben zuzuführen, dann ist für uns wirklich eine sehr traurige Aussicht. Ich betrachte die Sache kalt und kühl, habe für mich persönlich das Bedürfniß der Ruhe, habe diese schweren Kämpfe wahrhaftig satt, und es würde mich persönlich der schlimmste Ausgang nicht schädigen, aber man kann doch das Schiff mit seiner Mannschaft nicht verlassen, das man 1/4 Jahrhundert gesteuert hat.

Vorsitzender: Der 1. Abschnitt ist damit erledigt. Ich möchte den Herren vorschlagen, daß wir hier die Vernehmung des Herrn Sachverständigen unterbrechen und sie morgen Mittag um 1 Uhr fortsetzen.

(Unterbrechung der Vernehmung um 4 Uhr 15 Min. bis zum 29. um 1 Uhr 45 Min.)

Vorsitzender: Wir waren beim zweiten Hauptabschnitte stehen geblieben.

II.

Wirkung der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markte.

Frage 1:

> Macht sich die Konkurrenz des Auslandes auf dem Absatzgebiete Ihrer Produkte fühlbar oder werden die Verhältnisse desselben lediglich durch die inländische Konkurrenz bedingt?

Herr **Baare:** Die notorische Einfuhr z. B. von Roheisen, die, wenn ich nicht irre, in den letzten 9 Monaten wieder 3 800 000 Ctr. betragen hat, ist schon von erheblicher Bedeutung, wenn ich von aller anderen thatsächlichen Einfuhr absehen will. Auf dem Gebiete der Stahlindustrie ist dieselbe seither quantitativ nicht so außerordentlich bedeutend gewesen, aber sie würde viel, viel größer sein, wenn wir uns nicht — worauf wir bei Frage 5 kommen — bei den Staatsbahnen und auch bei den meisten Privatbahnen der Vergünstigung erfreuten, daß die ausländischen Offerten nicht überall den unsrigen gleich gestellt werden. Dagegen sind wir genöthigt, durch äußerst billige Verkaufspreise dem billigen Angebot auf dem gewöhnlichen Markt entgegen zu treten, nicht selten sogar mit Verlustpreisen.

Frage 2:

> Führt das Ausland erhebliche Quantitäten von Erzeugnissen der Eisenindustrie auf Ihrem Markte ein? In welcher Weise sind Sie selbst an dieser Einfuhr betheiligt?

Der erste Theil der Frage ist schon erledigt. Den zweiten Theil anlangend, sind wir speziell auch bei der Roheiseneinfuhr betheiligt. In früheren Jahren haben wir sehr erhebliche Quantitäten, bis 40- und 50 000 t jährlich Roheisen, englisches Hämatiteisen bezogen; seitdem wir aber das Eisen selbst herstellen, beziehen wir statt dessen ausländische Erze und setzen von inländischem Erz das zulässige Quantum zu. An englischem Roheisen haben wir im letzten Jahre nur noch ein Quantum von — ich glaube — ca. 20 000 t importirt. Ich bin nicht genau über die Ziffer unterrichtet.

Seit kurzem verwenden wir fast ausschließlich unser eigenes Roheisen, erblasen jedoch mit dem Minimalzusatz von 60 pCt. ausländischer Erze. Wenn wir davon noch mehr nehmen, ist das nicht ungünstig für uns, denn wenn das Eisen dadurch etwas theurer wird, kommt das bei der besseren Qualität wieder heraus. Es ist das bei den verschiedenen Werken unterschiedlich. Diejenigen, die keine Hochöfen und keine Kohlengruben besitzen, sind auf den Ankauf von inländischem Bessemer-Roheisen resp. Import von englischem angewiesen. Diese sind, wie bei einer anderen Frage schon zur Sprache gekommen ist, augenblicklich dadurch günstiger gestellt, weil die Rohprodukte uns augenblicklich mehr kosten, als das Halbfabrikat, was sie im Inlande kaufen oder von England beziehen.

Herr **Stumm:** Sie würden zugeben, daß auch für Ihre Fabrikation ein wenn auch geringer Zusatz von englischem Roheisen nothwendig oder wenigstens günstig ist, abgesehen von der Preisfrage?

Herr **Baare:** Darauf antworte ich, daß wir stets eine Quantität von einigen Tausend Tonnen englisches Roheisen auf Lager halten als Zusatzeisen, falls Unregelmäßigkeiten bei der eigenen Roheisenerzeugung vorkommen. Ich suche das auf ein Minimum zu beschränken, weil es sich um eine Kapitalausgabe von 300 000 *M.* handelt, welches zinslos daliegt. Die Engländer sind, indem sie selbst ihre reinen und billigen Cumberlanderze besitzen und die afrikanischen und spanischen Erze billiger als wir haben, in der Fabrikation sicherer, daher eben müssen wir immer ausländische Zusatzerze haben, sonst sind wir der Fabrikation nicht so sicher, wie die Engländer.

Herr **Stumm:** Wenn Ihr Hochofenbetrieb regelmäßig geht, würden Sie dieselbe Qualität machen, wie die des englischen Roheisens?

Herr **Baare:** Ja, wir können unser Roheisen mit $0{,}_{08}$ Phosphor herstellen, wenn wir 60 pCt. afrikanische und spanische Erze nehmen, und mit noch geringerem Phosphorgehalt, wenn wir noch mehr ausländisches Erz nehmen. Unsere inländischen Zusatzerze sind sehr verschieden. Unser Möller besteht aus 16 verschiedenen Materialien, und das vermehrt auch England gegenüber unsere Kosten. Wir verwenden beispielsweise nur 12—15 pCt. von unserm eigenen, ganz vorzüglich reinen Spath, etwas wenig phosphorhaltigen Rotheisenstein und Brauneisenstein, kurz und gut, wenn wir

60 pCt. Erze nehmen und nicht einmal zufällig ein Erz bekommen, worin ohne unser Vorwissen zuviel Phosphor sich befindet, dann machen wir das Eisen mit nur 0,08 pCt. Phosphorgehalt und können damit ebenso gut arbeiten, wie mit dem englischen.

Herr **Stumm**: Herr Hösch hat uns mitgetheilt, daß in Deutschland kein verkäufliches Roheisen gemacht würde, aus dem er seine Stahlprodukte ohne Zusatz von englischem Roheisen herstellen könnte.

Herr **Baare**: Ich erkläre wiederholt, daß wir kein Pfund englisches Roheisen mehr gebrauchen, nur daß ein gewisser Stock nur für den Fall daliegt, wenn uns etwas passirt, d. h. wenn der Gang des Ofens eine Störung erleidet oder eine sonstige Unregelmäßigkeit vorkommt. Nach ihrem Jahresbericht haben sich die Rheinischen Stahlwerke beklagt, daß man in Deutschland kein Bessemer-Roheisen mache, was um so wunderbarer erscheint, als der jetzige merkantile Leiter der Rheinischen Stahlwerke 4 Jahre lang Dirigent auf einem Krupp'schen Hochofenwerke am Rhein gewesen ist, welches nur auf Bessemer-Roheisen geht.

Herr **Stumm**: Darauf bezieht sich die Bemerkung nicht. Sie verkaufen, soviel ich weiß, kein Bessemer-Roheisen, und Krupp auch nicht. Es bezog sich die Bemerkung nur auf das käufliche Roheisen.

Herr **Baare**: Darauf muß ich antworten, daß wir selbst massenhaft deutsches Bessemer-Roheisen bezogen haben, sowohl aus Osnabrück, wie aus dem Siegener Lande und von Wissen, und es können Hösch und die anderen Werke heute derartiges Roheisen von da und auch von dem westfälischen genug beziehen, um das englische Roheisen entbehren zu können.

Frage 3:

Werden vom Auslande Erzeugnisse der Eisenindustrie eingeführt, welche im Inlande überhaupt nicht oder nicht in gleicher Qualität hergestellt werden?

Früher ist es wohl der Fall gewesen, als die deutschen Werke noch nicht so eingerichtet z. B. für kolossal schwere Schmiedestücke, aber seit Jahr und Tag ist das meines Wissens nicht mehr nöthig gewesen. Wir selbst beziehen als Zusatz zu dem allerfeinsten Werkzeugstahl eine unerhebliche Quantität von dem alleredelsten, schwedischen Stahleisen, was uns doppelt so viel kostet, als unsere Stahlschienen. Z. B. Dannamora oder sonstige feine Marken, aber man kann auch genügend gutes Material in Deutschland haben.

Vorsitzender: Wo beziehen Sie denn schwere Schmiedestücke her?

Herr **Baare**: Wir haben früher ganz schwere Kurbelwellen von der Kirkstall Comp. bezogen, machen aber jetzt selbst die schwersten Stücke aus Stahl.

Herr **Meier**: Das waren die Gußstahlgeschütze?

Herr **Baare**: Allerdings auch Kanonen aber auch schwere Stücke von Schmiedeeisen, jetzt sind wir alle darauf eingerichtet, Krupp und wir, selbst die schwersten Stücke aus Stahl und aus Schmiedeeisen herzustellen.

Herr **Meier**: Können Sie selbst die großen Gußstahlgeschütze machen?

Herr **Baare**: Ja. Wir können sie nicht ganz so groß machen wie Krupp, aber wir können sie doch bis 28 cm Bohrung machen, wo dann ein fertiges Geschütz 30 000 Pfd. wiegt; bis dahin sind wir eingerichtet, während Krupp um 4 cm weitere Geschütze hergestellt hat.

Vorsitzender: Die Frage 4:

Würde sich dies Verhältniß durch Wiedereinführung resp. Erhöhung deutscher Zölle ändern?

fällt weg.

Frage 5:

Inwieweit influirt das Ausland auf Ihre Verkaufspreise?

Herr **Baare**: Ich glaube, das ist erledigt durch meine frühere Bemerkung, daß wir dem ausländischen billigen Angebot weichen oder oft mit Verlustpreisen der Konkurrenz entgegentreten müssen.

Frage 6:

Konkurrirt das Ausland auf Ihrem gesammten Absatzgebiete oder nur an einzelnen Stellen? Wo befinden sich die Grenzen?

Wenn wir unser Absatzgebiet, wie wir es früher gehabt haben, auf ganz Deutschland erstrecken, — wir haben immer bis zu sämmtlichen Grenzen des Reichs, auch nach Oberschlesien und nach der Schweiz hin geliefert — so muß ich die erste Frage bejahen. Das Ausland konkurrirt an allen Enden. Die französische und die belgische Konkurrenz kommen nach den Reichslanden mit billigeren Frachten als wir, die Engländer nach den Hafenplätzen und ziemlich tief ins Land hinein, namentlich so weit sie begünstigt werden durch Wasserfrachten. Die Oesterreicher kommen, wie die Submissionen ergeben haben, nach Schlesien, Sachsen, sogar nach Berlin. Wir sind also von allen Seiten von einer Konkurrenz umgeben, gegen die wir uns nicht erwehren, die wir auch nicht bekämpfen können, denn wir können ihnen nicht mit gleichen Waffen entgegentreten, weil alle in ihrem eigenen Lande zu stark geschützt sind gegen unsere Invasion und dadurch auch gekräftigt zum Exporte. Die französischen Werke haben uns früher schärfer Konkurrenz gemacht im Süden als jetzt. Die französische Stahlindustrie arbeitet nach den Erfahrungen, die ich eingezogen habe, nicht billig genug, um uns in unserem Lande eine sehr starke Konkurrenz machen zu können, wenigstens ist ihre Konkurrenz nicht so stark, wie die der Belgier. Dagegen ist den Franzosen absolut nicht beizukommen im eigenen Lande, weil sie einen sehr hohen Zollschutz und einen Nationalhaß gegen uns Deutsche haben, der alle unsere Bemühungen, auch vom Zollschutz ganz abgesehen, nutzlos macht.

Herr **Stumm**: Creuzot hat außerdem noch die titres d'acquits voraus.

Herr **Baare**: Das ist eine andere Sache, auf die ich später komme. Es macht das beim Stahl nicht so viel aus, wie beim Eisen; wir aber empfinden es auch beim Export, weil die französische Konkurrenz durch die Exportbonifikationen unzweifelhaft gestärkt wird.

Herr **Stumm**: Warum macht es beim Stahl nicht so viel aus wie beim Eisen?

Herr **Baare**: Ich glaube, bis dahin hat es für uns nicht so viel ausgemacht, wie für die Eisenproduzenten, weil nach meinen Erfahrungen auf dem Gebiete, wo uns Frankreich Konkurrenz machen kann, für Stahlschienen, die französischen Preise nicht so niedrig waren, als die belgischen.

Aber in Bezug auf billigere Fabrikate der Eisenhütten und der Eisengießereien, mit denen wir nicht konkurriren, da ist es erheblich? wir kommen nachher noch darauf.

Frage 7:

Wie stellen sich Ihre Verkaufspreise, mit denen des Auslandes verglichen, an den nach Deutschland importirenden Häfen und im Binnenlande?

Nach Pillau, Königsberg, Danzig und anderen Ostseehäfen können wir rechnen, daß die Schienen, abgesehen von der großen Differenz in den Selbstkosten, allein durch die Frachtunterschiede den englischen Werken ungefähr 7 *M.* billiger kommen, als uns. Nach Hamburg und Bremen wird es ca. 3 *M.* ausmachen.

Wenn ich die Frage recht verstehe, so kommen Rotterdam und Antwerpen, über welche Plätze wir das Meiste exportiren, eigentlich wohl nicht in Frage.

Ueber die deutschen Nord- und Ostseehäfen bringen die Engländer, wie ich mir schon erlaubt habe zu sagen, tief nach Deutschland hinein. Wir finden sie namentlich in Sachsen, wo sie uns eine sehr scharfe Konkurrenz bis Dresden hin gemacht haben. Unter Benutzung der Elbe kommen sie eben so billig nach Dresden als wir. In meiner Frachtentabelle stehen Vergleiche; ich kann wohl darauf Bezug nehmen. Die belgischen Werke kommen auch etwas billiger als wir nach den genannten Gegenden und für sie kommt Antwerpen als gemeinsamer Hafen für die Verschiffung nach unseren Ostseeprovinzen 2c. in Frage.

Der Transport bis Antwerpen kostet den belgischen Werken ca. 4 Frcs. pro Tonne und wir haben $6^1/_2$ M. zu Schiff, $7^1/_2$ M. zur Eisenbahn zu zahlen. Insoweit sind also die belgischen Werke, bei der Konkurrenz nach den Ostprovinzen, vor uns im Vortheil, denn wir können dahin die Eisenbahn nicht benutzen, weder nach Stettin, noch nach Königsberg 2c., weil das viel zu theuer ist. Ueber See via Antwerpen oder Rotterdam haben wir 16—18 M. pro Tonne Kosten inkl. Assekuranz. Es wechselt dies, da wir bei günstiger Schiffahrtsperiode mit 16 M. hinkommen, zu anderer Zeit bis 18 M. zahlen müssen.

Nach Mittel- und Süddeutschland, speziell auch nach den Reichslanden haben Belgien und Frankreich Frachtvortheile vor uns voraus.

Frage 8:

Wie lagen diese Verhältnisse (1—7) in den Jahren 1869 und 1873?

Zu jener Zeit haben wir es aus dem Grunde weniger empfunden, einmal weil die Preise überall besser waren, hauptsächlich aber, weil die englische und die belgische Industrie, die heute unsere Existenz bedrohen, damals noch wenig entwickelt war. Das Bessemer-System ist ja in England zuerst eingeführt worden, aber es hat sich auf einzelne Werke beschränkt und die uns heute Gefahr drohenden großen Etablissements sind fast alle erst in den siebziger Jahren entstanden, ja die scharfe Konkurrenz erst in den letzten beiden Jahren, während die belgischen Werke erst 1874 als Konkurrenten aufgetreten sind.

Frage 9:

Welchen Antheil an der Exportfähigkeit des Auslandes nehmen dessen Exportbonifikationen (acquits à caution)?

Wir konkurriren ja mit den Franzosen in allen Ländern; früher waren sie unsere schärfsten Konkurrenten, weil sie eher entwickelt waren; aber die Engländer und Belgier sind ihnen nachgekommen, und diese haben Vortheile vor den Franzosen. Deshalb sind diese heute nicht mehr unsere schlimmsten Konkurrenten; aber wo sie der Absatzstelle näher liegen, z. B. in der Schweiz, treten sie scharf in Konkurrenz. Wir machen jetzt nichts mehr nach der Schweiz, während wir dahin früher einen sehr bedeutenden Absatz hatten — wir haben in einem Jahre, wenn ich nicht irre, 10—12 000 t Schienen geliefert und wenn wir jetzt nichts mehr dahin absetzen können, so tragen dazu die Exportbonifikationen erheblich bei — in welchem Umfange bin ich nicht im Stande zu sagen; — aber das ist klar, daß die Exportbonifikationen nach allen Seiten hin die französische Industrie stärken und schon dadurch uns schädigen. Das ist um so schlimmer, da der französischen Industrie ihr großer, reicher Markt im Lande gesichert ist.

Herr **Stumm**: Sie haben den Umstand, daß Frankreich auf dem auswärtigen Markte geringere Konkurrenz macht, als früher, darin gefunden, daß den Franzosen die Engländer und Belgier in der Fabrikation gleichgekommen seien. Die übrigen Sachverständigen hatten den Grund vielmehr darin gesucht, daß in Frankreich die Preise augenblicklich so hoch stehen, daß die Franzosen den Export gar nicht brauchen.

Herr **Baare**: Das ist sehr richtig. Ich kann zum Beispiel konstatiren, daß im vorigen Jahre die großen französischen Eisenbahnen und — ich will für die Ziffer nicht einstehen, aber ich glaube — 180 000 t Schienen zu dem hohen Preis von 225 Frcs. mit den französischen Stahlwerken abgeschlossen haben, ohne das Ausland, welches auch wegen des hohen Eingangszolles nicht hätte kommen können, zur Konkurrenz einzuladen.

Die Franzosen bekommen, wenn ich nicht irre, gegenwärtig 160 M. für Stahlschienen im Lande. Sie haben im vorigen Jahre nach Deutschland zu 167 M. offerirt, mit den französischen Bahnen dagegen zu 225 Frcs. abgeschlossen, ein Preis, der nach Abzug der Fracht durchschnittlich 210 Frcs. also 170 M. ab Werk beträgt. Das sind Ziffern, die ich verbürgen kann. Wir sind in der glücklichen Lage, von den französischen Eisenbahnen gar keine Auskunft zu bekommen. Wir haben früher öfter Geschäfte nach Frankreich gemacht; aber nach dem Kriege haben Oberbeamte von französischen Eisenbahnen, mit denen unser damaliger Vertreter in Paris auf sehr gutem Fuß stand, erklärt, daß sie ihm gar keine Antwort gäben. Vielleicht wird sich das im Laufe der nächsten Dezennien ändern, jetzt aber können wir, einzelne Ausnahmen zum Transit ausgenommen, nichts mehr absetzen, weil uns die Zölle nicht hinein lassen. Indem hiernach den verhältnißmäßig wenigen französischen Werken der reiche inländische Markt gesichert ist, brauchen Sie den Export mit Opfern, die sie natürlich leichter als wir bringen könnten, nicht zu erkaufen.

Vorsitzender: Ist Ihnen von einer Exportbonifikation oder Zollvergütung in Belgien Etwas bekannt?

(Wird verneint.)

Frage 10:

Sind zur Zeit vorübergehende Verhältnisse vorhanden, welche die Konkurrenz des Auslandes begünstigen oder erschweren?

Herr **Baare**: Wenn ich die Frage korrekt beantworten soll, muß ich sagen, daß in dem Augenblick „ein vorübergehendes Verhältniß" darin besteht, daß, nachdem jetzt endlich die Enquete einberufen ist, seitens der Freihandelspartei und vom Auslande Anstrengungen ganz ungewöhnlicher Art gemacht werden. Die Freihandelspresse strengte sich über die Maßen an, und billige Offerten des Auslandes werden von allen Seiten gemacht. Die englischen Agenten reisen umher und stellen Alles auf den Kopf. Es ist das ziemlich bekannt aus den öffentlichen Blättern, auch könnte ich Ihnen einen Namen nennen — der Mann ist ein Opfer der Krisis, ein früherer Stahlfabrikant in Düsseldorf, — der große Preisunterschiede Englands gegen uns festzustellen und dadurch eine größere Abneigung gegen die Einführung der Zölle herbeizuführen sucht und seine Offerten an alle Staats- und Privatbahnen gerade in diesem Augenblick richtet. Ich kann den Nachweis liefern, daß die Absicht geradezu ausgesprochen worden ist, gewisse englische Werke wollten den Vernichtungskampf gegen uns aufnehmen, weil sie glauben, wir liegen in den letzten Zügen.

Vorsitzender: Wie verhält es sich mit der Schienenvereinigung?

Herr **Baare**: Von der hat man meistens eine ganz verkehrte Vorstellung.

Vorsitzender: Sie rechnen die Gußstahlwerke dazu?

Herr **Baare**: Mein Werk hat früher niemals einer Vereinigung angehört. Als sich nach Ermäßigung der Eisen-

zölle die Vereinigung der Stahlschienenwerke bilden wollte, habe ich darüber ganz offen mit dem Herrn Handelsminister Achenbach gesprochen. Es handelte sich lediglich darum, zu verhüten, daß einige bevorzugte Werke, z. B. Krupp, der durch die Kanonenfabrikation dazu wohl am meisten im Stande ist, seine große Produktionskraft derart anstrengt, daß er die übrigen Werke unterdrückt. Je stärker, um so billiger kann ein Werk arbeiten, und wenn es den Kampf ums Dasein gilt, siegen die ältesten Werke, wenn sie zugleich am meisten zuzusetzen haben. Wenige Werke sind im Stande, den ganzen augenblicklichen Bedarf in Deutschland zu decken. Krupp und Bochum spielen damit, selbst wenn der Bedarf, der voriges Jahr ca. 160 000 t Schienen betrug, sich auf 200 000 t erhöhen sollte. Daher haben die Werke in Rheinland-Westfalen eine angemessene Vertheilung des Arbeitsquantums beschlossen, das ist der einzige Grund, weshalb wir eine Stahlschienenvereinigung gebildet haben. Daß die langjährige allbekannte Vereinigung der Eisenschienenwerke, der Bochum, wie schon bemerkt, nicht angehört hat, denselben Zweck verfolgt hat, glaube ich, von der Stahlschienenvereinigung weiß ich ganz bestimmt, daß sie auf dieser Basis zu Stande gekommen ist und darüber habe ich, wie schon bemerkt, ganz offen vorher mit Exzellenz Achenbach gesprochen. Es ist die natürliche Konsequenz, daß wir die Preise reguliren, ohne höhere Preise anzustreben, — denn wenn wir das nicht thun wollten, wäre ja der Zweck verfehlt — um zu verhindern, daß die stärksten Werke die anderen todt machen.

Die Verkaufspreise der Schienen werden, wie jeder Sachverständige beurtheilen kann, in dem mäßigen Umfange aufrecht erhalten, welches nöthig ist, um unsere Ausgaben, um die Selbstkosten zu decken, die wir haben; daß wir daran keine Zinsen des Kapitals verdienen, geht aus den Bilanzen der Werke deutlich hervor. Die Firma Krupp hat allerdings zuerst nicht beitreten wollen, aber nachdem wir erklärten, dann den Kampf aufs Messer aufnehmen zu müssen, der zur gegenseitigen Vernichtung führen muß, hat auch die Firma Krupp sich einverstanden erklärt. Augenblicklich schwanken die Preise zwischen 140 und 150 *M.*; das sind Preise, die wir haben müssen, wenn wir existiren sollen.

Herr **Stumm**: Manchmal auch 160?

Herr **Baare**: Nein, wenigstens nicht die rheinisch-westfälischen Werke. Wenn wir 150 *M.* ab Werk fordern und es kommen dazu 30 *M.* Fracht nach Breslau, und die Königshütte macht von der günstigen Lage Gebrauch und fordert 165 *M.*, so steht das nicht im Widerspruch mit meiner Angabe. Weit fort muß ein anderes mal die Königshütte den Nachtheil ihrer geographischen Lage tragen. Ich kenne ihre Kalkulation nicht, sie wird wohl etwas bei jenem Preise verdienen, aber viel ist es sicher nicht.

Herr **Meier**: Zu welchem Preise haben Sie Schienen mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn kontrahirt?

Herr **Baare**: Ich habe selbst davon zu liefern, glaube zwischen 142 und 145 *M.*, weiß es aber im Augenblicke nicht genau. Das letzte Geschäft mit der rheinischen Bahn ist ebenfalls zu 142 *M.* abgeschlossen und bei der letzten Submission der Niederschlesisch-Märkischen Bahn war der Preis meines Wissens 145 *M.*

Herr **Stumm**: Loko wo?

Herr **Baare**: Loko Werk in Westfalen, die Frachten hinzugezogen macht es ca. 165 *M.* Da die Engländer mit geringen Schiffsfrachten herüber kommen, und bei ihren viel geringeren Fabrikationskosten, können wir natürlich dagegen nicht ankämpfen.

Frage 11:

Findet eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie bei Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden oder an Private statt?

Die Frage ist wohl schon erledigt. — Ich darf sagen, daß wir die Gunst, die wir bei den Staatsbehörden haben, auch bei der großen Mehrzahl der Eisenbahnen genießen und zwar, — ich erkenne es allerdings dankbar als eine Gunst an — aber doch auch im eignen Interesse der Eisenbahnen. Wollen dieselben mäßige Rente erzielen, so müssen sie der Montan- und der Eisengroßindustrie beistehen, welche der beste Kohlenkonsument ist, die das ganze Gewerbsleben des Landes mit Nahrung erfüllt; das wissen die Eisenbahnverwaltungen sehr genau, und ich glaube auch nicht, daß sie uns etwas „schenken" würden. Noch kürzlich habe ich Sr. Exzellenz dem Herrn Minister Maybach vorgestellt, daß namentlich, wenn sein Staatsbahnprinzip zur Geltung kommen soll, der Staat das allergrößte Interesse daran hat, die Eisenindustrie intakt zu erhalten, denn ob dann durch deren Massentransporte die eine Linie mehr als die andere alimentirt wird, ob es die Ostbahn oder die Saarbrücker ist, Alles kommt auf eins heraus, es geht alles in denselben Staatssäckel. Es wäre wenig staatsmännisch gehandelt, wenn man eines vorübergehenden aus dem Import englischer Schienen resultirenden Gewinnes halber, eine solche Nahrungsquelle verstopfte, wie die Eisenindustrie ist.

Frage 12:

In welcher Weise würde sich die Konkurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Die Eisengroßindustrie würde ohne Zollschutz vernichtet werden.

Frage 13:

Ist das Ausland in der Lage, unter gleichbleibenden Produktionsverhältnissen seine Verkaufspreise noch weiter zu ermäßigen?

Nach meiner Ansicht haben die Ermäßigungen bis auf den letzten Tag konstant stattgefunden, und wenn Noth an Mann tritt, glaube ich und habe das gestern mit Ziffern belegt, daß die Engländer mit den Löhnen ꝛc. noch mehr herunter gehen können, während wir die Grenze überschritten haben.

Ueberhaupt bin ich der Meinung, daß unsere Kalkulationen, die auf einem Kohlenpreis von ca. 24 *M.* ab Zeche basiren, auf die Dauer illusorisch sind. Diese Preise sind nicht zu halten, die Zechen können bei dem Preise von 24 *M.* nicht existiren. Wir haben also leider keine Aussicht, unsere Preise ermäßigen zu können, wohl aber das Ausland. Wenn Noth an Mann tritt, können die englischen Grubenbesitzer die Abgaben (Roialty) immer noch ermäßigen und ohne Zweifel werden sie sich dazu verstehen, um die Industrie ihres Landes exportfähig zu erhalten. Auch die Eisenbahnen sind in der Lage, ihre Tarife noch zu ermäßigen. Dazu kommen die den Engländern disponiblen billigeren Seefrachten und ihre älteren guten Beziehungen, mit einem Wort, es steht ihnen mehr als uns die Welt offen, um durch den Export mehr Arbeit zu bekommen und auch dadurch billiger zu fabriziren. Alle diese Momente sprechen dafür, daß England seine Selbstkosten und damit auch seine Verkaufspreise wohl noch etwas ermäßigen kann.

Vorsitzender: Frage 14:

In welchem Maße würden Sie einem weiteren Abschlage folgen können?

Herr **Baare**: Ich glaube nicht, daß wir noch eine Ermäßigung bewirken können, weil wir gerade in den letzten Monaten in Bochum mit allen Anstrengungen das Aeußerste erzielt haben. Wir haben es fertig gebracht, unsere Schienen ohne Berechnung der Generalkosten, Amortisation und Zinsen für ca. 110 *M.* herzustellen und unsere Ingots für 91 *M.*, wie die Kalkulationen, die ich Ihnen gestern zur Einsicht vorgelegt habe, ziffernmäßig beweisen.

Frage 15:

Sind seit 1873 wesentliche Betriebsverbesserungen eingeführt? Können die inländischen Produktionskosten durch Betriebsverbesserungen noch weiter erheblich ermäßigt werden? Weshalb ist dies event. bisher nicht geschehen?

Herr **Baare**: Die Frage muß ich bejahen. Es sind gewiß seit 1873 die zu ermöglichenden Betriebsverbesserungen, soweit es eben die Mittel erlaubt haben, eingeführt worden. Im Lauf der Zeit findet sich immer mehr oder weniger Anlaß zu laufenden Verbesserungen, aber ich wüßte nicht, daß jetzt besondere Verbesserungen in der Luft schweben, es müßten denn wieder neue Erfindungen sein, die uns allerdings, wenn sie von großer Tragweite wären, in eine sehr üble Lage bringen könnten; denn wir haben unsere Kräfte aufgeopfert, unsere Mittel sind erschöpft und neues Kapital bekommen wir nicht mehr. Ich würde es daher als ein großes Unglück für die deutsche Eisenindustrie betrachten, wenn wieder Erfindungen gemacht würden, die zum Umsturz des Bestehenden führten, wie z. B. die Bessemer-Erfindung,

(Herr Meier: Vorübergehend!)

die ohne Zweifel für die Eisenindustrie als ein großes Unglück betrachtet werden muß, allerdings nicht für das allgemeine Wohl.

Herr Konsul Meier sagte eben „vorübergehend".

Wenn ich mir die Erlaubniß ausbitten darf, ein Wort dagegen zu bemerken, so erkläre ich mich bereit, dem Herrn Konsul nach Bremen hin den Nachweis von der Richtigkeit meiner Behauptung zu liefern und ihn davon zu überzeugen, daß bei der kolossalen Produktion, welche die Bessemer-Erfindung nicht allein mit sich bringt, sondern technisch erzwingt, wenn man rationell arbeiten will, gar nicht daran zu denken ist, daß der Konsum jemals damit in Uebereinstimmung kommen kann. Eine Ueberproduktion, wie sie die Eisenindustrie früher gar nicht gekannt, nicht einmal geahnt hat, wird leider dauernd sein.

Herr **Meier**: Das habe ich auch nicht gesagt, daß es kein Unglück für die Eisenindustrie gewesen ist, ich habe gesagt, daß es vorübergehend gewesen sei.

Herr **Baare**: Das ist es eben, was ich bestreite. Ich wollte nur sagen und kann es Ihnen mit Ziffern — doch jetzt würde ich Sie damit zu sehr ermüden — sofort derart widerlegen, daß darüber gar kein Zweifel mehr bestehen kann. Ich behaupte, die technischen Leistungen der Bessemer-Industrie in allen Ländern der Welt, wenn sie völlig ausgenutzt werden, genügen dem dreifachen Konsum, und wir können lange warten, bis der Konsum sich so mehrt, um nur einigermaßen einer mäßigen Produktion zu entsprechen. Wenn ich vor 15 Jahren, als ich das Bessemer-System zu etabliren genöthigt war, sofort 7 Konvertoren anlegte, später damit Tag und Nacht arbeitete und nicht soviel produzirte, wie heute mit drei Konvertoren, welche nur die Tagesschicht arbeiten und damit an 40 Chargen mache, so ist das ein so kolossaler, ein fast unbegreiflicher Fortschritt, zu dem wir durch die Konkurrenz gezwungen sind, so daß in der That das Ende der Ueberproduktion gar nicht abzusehen ist. An diesen Verhältnissen liegt sie, nicht an der Ueberspekulation, an Gründungen 2c., wie absolut unrichtig so oft behauptet wird.

Vorsitzender: Die Frage der Ueberproduktion haben wir schon erörtert.

Frage 16:

Ist dies im konkurrirenden Auslande in höherem oder geringerem Grade der Fall gewesen?

Herr **Baare**: Das ist insoweit faktisch der Fall, weil erst seit wenigen Jahren in Belgien und England, wie ich mir schon zu bemerken erlaubte, die neuen Methoden eingeführt worden sind; sie haben auf diese Weise alle kostspieligen Erfahrungen, die wir 10 Jahre länger gemacht haben, benutzt, haben an der Hand unserer Erfahrungen ihre Betriebseinrichtungen in reicherem Maße verwerthen und um so rascher ihre Produktion steigern können.

Frage 17:

Haben die seit 1873 eingetretenen Zollermäßigungen resp. Aufhebungen einen günstigen Einfluß auf Ihre Selbstkosten geübt?

Nein.

Frage 18:

Haben diese Zollveränderungen auf die Erweiterung bestehender Branchen und die Bildung neuer Distrikte der Eisenindustrie erheblich eingewirkt?

Auch nicht; sie haben uns gezwungen, mit Verlustpreisen zu exportiren, aber um den Export selbst haben wir uns immer bemüht, auch sind die Distrikte die alten.

Vorsitzender: Es handelt sich wohl darum, ob durch Beseitigung der Zölle an einzelnen Punkten sich neue Industrieen gebildet haben?

Herr **Baare**: Das ist mir nicht bekannt; ich glaube nicht.

Vorsitzender: Es ist ja immer behauptet worden, daß nach dem Wegfall der Zölle an der ganzen Küste entlang sich neue Hüttenwerke etabliren würden.

Herr **Baare**: Wenn ich darauf antworten soll, habe ich davon nichts gehört, wohl im Gegentheil, daß die Werke, welche sich an der Ostseeküste etablirt haben, trotz des Fortfallens der Zölle nicht existiren, wenigstens nicht prosperiren können. Ich habe besonders den bekannten Elbinger Fall, sowie einige andere in Greifswalde 2c. im Auge.

Herr **v. Schloer**: Glauben Sie, daß die Anlage Hösch entstanden wäre, wenn die Zölle fortbestanden hätten, oder war der Wegfall der Zölle eine Veranlassung, daß in Dortmund sich eine Stahlindustrie entwickelt hat, die nicht das inländische Produkt resp. das inländische Roheisen als ihre Grundlage betrachtet, sondern ihr Material hauptsächlich aus dem Auslande nimmt?

Herr **Baare**: Die Frage muß ich theils bejahen, theils verneinen. Hösch hat nicht an den Wegfall der Zölle gedacht, als er sein Etablissement gründete, das war viel früher. In Düren hatte Hösch zu hohe Frachten und zu hohe Kohlenpreise, deshalb wollte er sein Werk in das reichste Kohlenrevier verlegen. Der Herr Geheime Kommerzienrath Hösch hat sich wie früher immer, so auch noch im Juni 1873 als eifriger Kämpfer gegen Zollermäßigungen an mündlichen Vorstellungen bei unseren Ministern betheiligt, war auch deshalb mit mir zusammen bei dem damaligen Finanzminister Camphausen.

Herr **Meier**: Wie verhält es sich aber hinsichtlich der rheinischen Stahlwerke?

Herr **Baare**: Es ist vielfach behauptet worden, die würden sich ohne Eisenzölle gar nicht etablirt haben. Meine persönliche Meinung ist auch, daß sie sich nicht etablirt hätten, wenn sie gewußt, daß die Eisenzölle aufgehoben würden. Der Roheisenzoll spielte bei damaligen Preisen eine Rolle. Die rheinischen Stahlwerke haben übrigens fast ihr ganzes Aktienkapital verloren und dasselbe abschreiben müssen, obwohl sie das Roheisen zollfrei eingeführt haben; sie können es auch preiswürdig im Inlande kaufen.

Vorsitzender: Sie glaubten aber auch, das ausländische Material entbehren zu können?

Herr **Baare**: Wir haben uns darin geirrt, ich habe selbst vor 5 Jahren dem Antragsteller der Zollaufhebung, Herrn v. Bähr-Schmoldow, alle Verhältnisse wie sie damals lagen und wie sie kommen würden und wie sie auch wirklich gekommen sind, in einer zweistündigen Besprechung auseinandergesetzt. Darauf ist er mit mir in den Reichstag gegangen und wir haben

mit den Herren Miquél, Hammacher, Dr. Löwe die Einleitungen getroffen zu dem bekannten dreijährigen Kompromiß. Ich war damals der Hoffnung, daß wir in 5 Jahren das ausländische Eisen, resp. Erz würden entbehren können, und verlangte einen fünfjährigen Aufschub des beantragten Zollwegfalls. Leider aber müssen wir ausländische Erze noch heute unumgänglich benutzen, die uns noch mehr schädigen durch die hohen Transportkosten, weil wir eben diese rohen Massen beziehen müssen. Ich dachte damals, wir würden innerhalb fünf Jahren ein Mittel finden, unsere Erze zu entphosphoren, aber leider habe ich mich darin schwer getäuscht, das muß ich offen bekennen.

Frage 19:

Welchen Einfluß würde ein Aufschwung im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen des deutschen gewerblichen Lebens auf eine Verminderung oder Vermehrung der ausländischen Konkurrenz ausüben?

Nach meiner Ueberzeugung kann uns, wenn wir die Zölle nicht wieder bekommen, nichts anderes helfen. Ohne sie sind wir rettungslos verloren — das ist meine innigste Ueberzeugung, mein Ceterum censeo. Alle übrigen Mittel sind Palliativmittel, welche den Untergang der deutschen Stahlindustrie nicht verhindern können.

Vorsitzender: Das wäre keine Beantwortung der Frage.

Herr **Baare**: Ich meine: wenn ein kleiner Aufschwung im öffentlichen Leben kommt, so kann derselbe nach meiner Ansicht nur dazu dienen, daß das Ausland ermuntert wird, uns mit um so größerer Energie zu bekämpfen.

Herr **Stumm**: Es wundert mich, daß Sie nicht die Befürchtung hegen, daß Ihre Kohlen und Löhne so hoch gehen werden, daß Sie noch schlechter zu stehen kommen, als jetzt.

Herr **Baare**: Erlauben Sie, ich habe schon früher gesagt, daß die Kohlenindustrie bei den jetzigen Preisen nicht bestehen kann.

Herr **Stumm**: So ist die Frage gemeint, wie ich sie gestellt habe.

Herr **Baare**: Ich habe daran nicht gedacht, aber es liegt auf der Hand, die Kohlenindustrie kann dauernd nicht existiren, wie sie jetzt vegetirt.

Herr **Meier**: Ich möchte doch entschieden die andere Ansicht aussprechen, denn ich habe soeben hier wieder Nachrichten bekommen, daß die Kohlenindustrie bis auf $2^1/_2$ Jahr hinaus alle Kontrakte zu den jetzigen Preisen abgeschlossen hat.

Herr **Baare**: Ich würde das auch thun für meine Ueberproduktion an Kohlen, wenn ich dafür den Absatz nicht in besserer Aussicht hätte, weil ich weiß, daß ich dann ohne unerschwingliche Verluste am Leben bliebe, denn darum allein handelt es sich dabei. Ich stände dann vor der Frage, ob ich den Betrieb meiner Zeche, die heute 16—18 000 Ctr. Kohlen täglich fördert, sicherstellen kann zu Preisen, die ich als Verlustpreise bezeichnen muß, oder ob ich der Gefahr entgegen sehen muß, den Betrieb einzustellen und dadurch, indem die Zeche ersäuft, ganz unberechenbare Verluste zu erleiden. Es ist möglich, daß Leute absolut gezwungen sind, zu den jetzigen Preisen für längere Zeit zu verkaufen, aber trotz alledem begreife ich doch nicht, daß viele Zechen zu den jetzigen Preisen auf lange Zeit kontrahiren, denn die Hölzer werden schwerlich billiger und die Löhne können füglich nicht mehr heruntergehen, ich kann mir das wenigstens nicht denken. Sollte aber ein Aufschwung kommen und der Absatz sich heben in der Eisenindustrie und in anderen Industie- und Erwerbszweigen und die Kohlen im Preise steigen, so müßte das natürlich die Eisendustrie schwer empfinden.

III.

Die deutsche Eisenindustrie auf auswärtigem Markte und der Einfluß ausländischer Zollsätze.

Frage 1:

Wird von Ihnen oder von anderen Eisenindustriellen Ihrer Gegend nach dem Auslande exportirt?

Frage 2:

Nach welchen Gegenden, in welchen Produkten und Quantitäten ist dies der Fall?

Der Fall ist gestern besprochen worden, und ich habe auf die übergebene Zusammenstellung der Generaleinnahme, und auf die gestern vorgelegte Exportliste Bezug zu nehmen. Die Exportlisten von anderen Werken sind nicht nöthig, weil der Herr Minister die Sachen hergeschickt hat.

Vorsitzender: Diese Nachweisungen greifen auch zurück auf die früheren Jahre?

(Wird bejaht.)

Frage 3:

In welcher Weise hat der Export seit 1869 ab- und zugenommen.

Herr **Baare**: Der Export hat natürlich in den letzten Jahren zugenommen, weil wir eben gezwungen sind, mehr als früher hinaus zu werfen. Ungefähr die Hälfte der in meiner Generaleinahmenliste aufgeführten Schienen ist in den letzten 4 Jahren exportirt worden.

Vorsitzender: Ich meine, ob die Nachweisungen von den früheren Jahren auch da sind?

Herr **Baare**: Von zwei Jahren, und zwar in den vom Handelsministerium eingezogenen Listen.

Frage 4:

Wird der deutsche Export nach dem konkurrirenden Auslande durch Begünstigungen der dortigen Industrie oder durch Konkurrenz anderer Länder erschwert?

Das ist ganz entschieden der Fall, und zwar in allen Ländern ohne Ausnahme. Ich habe über diesen Gegenstand dem Herrn Handelsminister seit Jahr und Tag Bericht erstattet und glaube dadurch auch dazu mitgewirkt zu haben, daß bei uns ein gleiches Verfahren eingeschlagen worden ist. Ich habe dem Herrn Minister auch den Beweis geliefert, daß es die Ausländer gewesen sind, welche zuerst die Bevorzugung ihrer eigenen Industrie, und zwar trotz der Zölle inscenirt haben, insbesondere die Belgier, welche schon im Jahre 1874 bei verschiedenen Submissionen den deutschen Werken bei billigeren Preisen den Zuschlag nicht ertheilt haben, während damals bei uns die französische, englische und belgische Konkurrenz auf gleichem Fuße mit der unsrigen behandelt wurde.

Herr **Baare**: Ich kann Ihnen die Ziffern mittheilen.

Vorsitzender: Ich möchte bitten, uns das mitzutheilen.

Herr **Baare**:

1) Submission Brüssel, den 23. Juli 1873, 12 000 t Stahlschienen.

   Bochumer Verein 28 resp. 35 Frcs. billiger als belgische Werke. Dennoch sollte Cockerill für 3 000 t den Zuschlag bekommen, was nur dadurch vereitelt wurde, das der Bochumer Verein an seinen billigen Preis die Bedingung des ganzen Zuschlags geknüpft hatte.

2) Submission Brüssel, 7. Januar 1874, 2 500 t Bessemer-Stahlschienen.

   Osnabrücker Stahlwerk billiger als Cockerill und die Gesellschaft Seleffin. Letztere Werke haben den Zuschlag bekommen.

3) Submission Brüssel, 4. März 1874, circa 3 000 Tragefedern.

Bochumer Verein Mindestfordernder, John Cockerill hat den Zuschlag bekommen.

4. Submission Brüssel, 26. Mai 1874, 1 000 t Bessemer-Stahlschienen.

Deutsche Werke, namentlich Osnabrücker Stahlwerk, 40 Frcs. pro Tonne billiger als belgische Werke, welche letztere den Zuschlag erhalten haben.

Ich werde mir erlauben, noch weitere Einzelheiten mitzutheilen, um zu zeigen, wie sie es in den anderen Ländern machen. Um mit Oesterreich anzufangen, habe ich unserem Handelsministerium, wie schon erwähnt, vor zwei Jahren berichtet, daß der Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen, welchem die Staatsaufsicht obliegt, ein gewisses Zirkularschreiben erlassen hat, an sämmtliche Eisenbahnen, die bekanntlich aus allgemeinen naheliegenden Gründen unter dem Einfluß der Regierung stehen, insbesondere aber noch, weil die Staatsregierung die Zinsen ihrer Obligationen bezw. Aktien garantirt hat, zu dem Zweck, den Eisenbahnen kund zu geben, daß die Regierung dringend wünschen müßte, daß die Eisenbahnen ihren Bedarf ausschließlich im Inlande bestellten. Ich konstatire hierdurch dies wichtige Faktum. Zweitens werden in Belgien in einzelnen Fällen für Ausländer erschwerende Separatbedingungen in die Submissionsbedingungen aufgenommen und zwar ebenfalls zu einer Zeit, als hier an eine Begünstigung des Inlandes noch nicht gedacht worden ist. Nachdem wir uns bei dem belgischen Minister darüber lebhaft beschwert haben, und nachdem von Seiten der preußischen Regierung auch erschwerende Maßregeln eingeführt worden sind, hat man es in Belgien vorgezogen, die öffentlichen Submissionen für Stahlschienen ganz aufzugeben und vertheilt dieselben unter der Hand an die belgischen Werke. Die vorerwähnte erschwerende Bedingung erheischte von Ausländern die Hinterlegung von 5 pCt. des ganzen Lieferungsobjekts entweder unverzinslich in Baar oder in belgischen Staatspapieren sofort bei Abgabe der Offerten. Die betreffende Summe, welche damals für 10 000 t Schienen ca. 150 000 Frcs. betrug, sollte im Falle des Zuschlags für die ganze Vertragsdauer, also für 10 Jahre deponirt bleiben. Solche Bedingung hält die Offerten ab, sie ist ein Schutz, der weit über den Zollschutz hinaus geht, dessen sich die belgische Industrie erfreut.

Vorsitzender: Die Belgier brauchten diese Kaution nicht zu hinterlegen?

Herr **Baare:** Nein. Als wir uns dagegen energisch beschwerten, hat man sie erheblich herabgesetzt. Ich verweise auf den stenographischen Bericht des volkswirthschaftlichen Kongresses in München vom Jahre 1875.

Was die Engländer betrifft, so habe ich entsprechende Erfahrungen gemacht bei ihren Exportgeschäften nach Indien.

Wie ich wußte, sucht das Kolonialamt die ausländische Konkurrenz durch die Submissionsbedingungen unmöglich zu machen. Dasselbe stellte bei den großen Exportgeschäften von etwa 60 000 t Stahlschienen, nach Indien, die Bedingungen, zu den Schienen dürfe nur englisches Roheisen verwendet werden, sie müßten in gewissen Oefen, die wir nicht haben, angewärmt werden, und die Verschiffung müsse entweder im Hafen von London, oder in Birkenhead bei Liverpool erfolgen. Ich glaube nicht, daß die deutschen Eisenwerke Zoll verlangten, wenn man solche Prohibitivmaßregeln gegen das Ausland ins Werk setzte. Nun haben wir aber doch folgenden Versuch gemacht, um das Kolonialamt auf die Probe zu stellen. Wir haben offerirt, im Hafen von Antwerpen zu liefern, auch zu verschiffen und 4 Wochen später in beliebigen Häfen Vorder- und Hinter-Indiens abzuliefern. Rascher konnte man es auch nicht haben von London oder Birmingham aus, und ich hatte den Preis, um einer Ablehnung vorzubeugen, so billig gestellt, um fest überzeugt zu sein, daß eine billigere Lieferung nach Indien undenkbar war. Damals arbeiteten wir in Bochum nicht viel theurer als England, welches fortwährend seine Selbstkosten hat verringern können, und ich weiß auch, daß unsere dem Kolonialamt übergebene Offerte die billigste gewesen ist.

Herr **Meier:** Das war vor 3 Jahren?

Herr **Baare:** Ja, vor reichlich 3 Jahren. Dann habe ich eine einfache Ablehnung bekommen und auf die Rückfrage, ob wir nicht am billigsten gewesen, und event. weshalb wir nicht den Zuschlag erhalten, sind wir vom Kolonialamt dahin beschieden worden, es sei bei ihm nicht Sitte die Ablehnung zu motiviren. Aehnliche Erfahrungen hat die Gesellschaft Phönix in Ruhrort gemacht und zwar bei Axen und verschiedenen Gegenständen. Dieses Prohibitivverfahren wirkt doch gewiß viel schlimmer als selbst ein hoher Schutzzoll und motivirt gewiß eine Ablehnung der englischen Offerten in Deutschland. Vor wenigen Wochen empfing eine Gesellschaft das hier zur gefälligen Einsichtnahme überreichte Schreiben eines Oberbeamten der belgischen Staatsbahnen. Es betrifft eine Submission auf mehrere Tausend Federn, wofür Belgien 35 oder 40 Frcs. Zoll pro Tonne erhebt. Um nochmal die Probe zu machen, haben wir einen äußerst billigen und zwar, wie bezweckt, den billigsten Preis abgegeben. Man ersuchte uns um eine 14tägige Prolongation der Offerte, ließ uns dann aber 4 Wochen ohne Bescheid. Hierauf ersuchten wir den Herrn Handelsminister darum und empfingen 6 Wochen später laut dem hier zur gefälligen Einsichtnahme vorliegenden Originalbriefe ablehnenden Bescheid. Die Belgier haben also auch jetzt wieder zu höherem Preise den Zuschlag bekommen. So liegen die Verhältnisse in Oesterreich, Belgien und England. Was Frankreich anlangt, so habe ich mir schon die Ehre gegeben, zu bemerken, daß wir gar nicht daran denken können, Absatz dahin zu bekommen, weil die Eisenbahnen unter der Hand mit den französischen Werken abschließen. Nur Exportgeschäfte, mit Verwaltungsräthen von spanischen und portugiesischen Bahnen, welche da domizilirt sind, schließen wir in Paris ab. Nun frage ich: Wie können wir unter solchen im zollgeschützten Auslande bestehenden Verhältnissen, obendrein während wir keinen Zoll haben, die Ausländer mit uns in unserem Lande gleichstellen?

Frage 5:

Hat die Ermäßigung resp. Aufhebung der deutschen Zölle Einfluß auf den Export ausgeübt und inwieweit würde derselbe durch Wiedereinführung von Zöllen beeinträchtigt werden?

Wir sind eben seit dem Zollwegfall gezwungen worden, wie ich mir schon zu bemerken erlaubte, um ein gewisses Minimalquantum Arbeit unseren Werken zu erhalten, zu schlechten Preisen zu exportiren. In den veröffentlichten Jahresberichten des Bochumer Vereins ist das sehr ausführlich behandelt worden. Wir haben unsere Arbeit auf die Tagesschicht und auf nur 5 Tage in der Woche eingeschränkt, aber dafür muß die Arbeit geschafft werden, sie mag herkommen woher sie will, denn sonst muß der hohen Kosten wegen das Werk ganz still gestellt werden. Da nun die englischen Werke jetzt zu Preisen exportiren, die uns nur 95—100 ℳ pro Tonne Schienen ab Werk lassen würden, so können wir nicht mehr folgen, d. h. wir können nur vorübergehend solche Opfer bringen, wie das kürzlich das Werk Hoesch gethan hat. Mein Werk hat für die nächste Zeit noch keine Noth, weil ich, in der Befürchtung noch weiteren Niederganges, frühzeitig Fürsorge getroffen habe und mit 42 000 t Schienen-Bestellungen in das Geschäftsjahr 1877/78 hineingegangen bin.

Die Wiedereinführung der Zölle würde uns exportfähiger machen, denn sie würde die Wirkung haben, daß wir uns den deutschen Markt erhalten könnten. Ich habe keine Ahnung davon, was die deutschen Werke beginnen sollten, wenn z. B. dem Herrn Handelsminister oder dem Herrn Reichskanzler in den Sinn kommen sollte, der inländischen Industrie, so lange unsere Zollgrenzen frei sind, keine Begünstigung gegenüber der ausländischen zu gewähren, oder wenn die Privateisenbahnen beide auf gleichem Fuß behandeln wollten. Wenn wir hier zu den Exportpreisen der Engländer und Belgier verkaufen sollten, müßten bald alle Hüttenwerke zum Erliegen kommen.

Frage 6:

Durch welche Maßregeln könnten diese Nachtheile ausgeglichen werden?

Herr **Baare**: Ich komme immer wieder darauf zurück und es ist mein Ceterum censeo, daß zur Ausgleichung der Nachtheile des Zollwegfalls keine andere Vortheile ausreichen, die wir uns schaffen können, sei es in den Transportverhältnissen oder sonst wo. Wir suchen sie uns zu verschaffen, aber sie können uns nicht aufrecht erhalten, wir müssen angemessene Zölle wieder haben. Ich kann nichts anderes darauf antworten.

Herr **Meier**: Nach dem, was Sie uns vorher sagten, würden, wenn eine Vorschrift festgesetzt würde, nur deutsches Eisen zur Fabrikation zu nehmen, die Zölle überflüßig werden.

Herr **Baare**: Wenn die Belgier und Engländer aus Deutschland das Roheisen beziehen müßten, dann brauchten wir keine Zölle mehr. Ich glaube die Frage so verstanden zu haben?

Herr **Meier**: Ich habe das so verstanden: wenn in Deutschland gesagt würde: Alles, was die Regierung gebraucht, soll nur aus deutschem Eisen genommen werden,

(Herr Baare: aber auch für England!)

das wäre ein viel höherer Schutzzoll, als die Zölle. Dann müßten die Engländer deutsches Eisen verwenden, könnten dann natürlich nicht mit uns konkurriren.

Herr **Stumm**: Herr Konsul Meier meint, daß wenn dafür gesorgt wird, daß kein fremdes Eisen hereinkommt, die Zölle überflüssig werden.

Herr **Baare**: Das ist selbstverständlich.

So hatte ich Herrn Meier nicht verstanden. Ich glaubte die Frage sei im Gegensatz zu der von mir erwähnten, uns die Konkurrenz unmöglich machenden Bedingung gestellt, daß wir nur englisches Roheisen für nach Indien zu exportirende Schienen verwenden sollten.

Frage 7:

Würde der deutsche Export durch Aufhebung oder Herabsetzung ausländischer Zölle wesentlich gehoben werden?

Herr **Baare**: Die Frage ist auch eine solche, die man bejahen und verneinen muß. Z. B. wenn Rußland, ein Land, das so hoch geschützt ist, seine Zölle ermäßigt oder in Wegfall bringt, so würde das für uns vom allergrößten Vortheil sein, wenn uns nicht die Abneigung der russischen Regierung gegen den Import fremder Fabrikate und der anderweite Schutz, welchen sie, wie ich schon früher nachgewiesen habe, der Industrie des eigenen Landes gewährt, entgegenständen. Würden alle Zölle fortfallen, sowie gleichzeitig auch Exportprämien und alle anderen Bevorzugungen, so würde dadurch der deutsche Export überhaupt gehoben werden. Bei dieser Auffassung gehe ich von der Ansicht aus, daß ein gesicherter inländischer Markt die Industrie des betreffenden Landes überhaupt exportfähiger macht. Die Aufhebung der Zölle in den zollgeschützten Ländern Frankreich, Belgien, Amerika, Rußland, Oesterreich würde die Einfuhr der englischen Ueberproduktion gestatten und diese uns gefährlichste von den neutralen Gebieten ablenken, auch die Industrie der genannten Konkurrenzländer schwächen, so daß sie nicht andauernd mit Verlustpreisen exportiren können. Hierdurch würde unsere Chance für den Export nach neutralem Gebiet erhöht und außerdem, soweit es die Fabrikationsverhältnisse der betreffenden Konkurrenzländer, z. B. Rußland und Oesterreich, gestatten, auch unser Export nach diesen Ländern begünstigt.

So lange nur bei uns und nicht bei unseren Nachbarländern die Zölle aufgehoben sind, müssen wir uns als wehrlose Opfer betrachten. Es kommt mir Belgien und Frankreich gegenüber vor, als wenn zwei Armeen am Rhein einander gegenüber stehen, die eine angriffsfähig mit geladenem Gewehr, die andere unter dem Kommando: „Gewehr beim Fuß!"

Was England betrifft, so hat darauf die Frage, ob die Zölle anderer Länder fallen, keinen Einfluß. England hat, wie bereits ausgeführt ist, übergroße Vortheile vor uns voraus, und gegen England müßten wir unbedingt Differentialzölle einführen, was ja seine unverkennbaren Schwierigkeiten hat, aber doch ausführbar ist. England würde uns allerdings durch Belgien einen Theil seiner Fabrikate als belgische zubringen können, aber das ließe sich doch wohl kontroliren.

Für Oberschlesien würde es nach meiner Meinung von besonderem Vortheil sein, wenn die österreichischen Zölle fielen, indem die Fabrikationsverhältnisse nicht so abweichend sind, obwohl allerdings Oberschlesien auch österreichische Erze beziehen muß, um Bessemer-Eisen machen zu können. Es ist aber ein großer Unterschied, ob ich immer nur der Angegriffene sein kann, oder ob auch ich den Kampf über die Grenze in Feindesland hinüberspielen kann.

Jetzt kann die österreichische Industrie mit ihrer Ueberproduktion die oberschlesische einfach todtschlagen, letztere aber sich nicht wehren, weil Oesterreich mit einem Zoll von 30 bis 40 pCt. des Werthes von Eisen- und Stahlwaaren geschützt ist.

Frage 8:

Könnte dasselbe Ziel durch Verkehrserleichterungen und durch welche erreicht werden?

Nein, es ist wünschenswerth, daß wir billige Frachten und Kanäle bekommen, aber einen Ausgleich kann uns das doch nicht bringen.

Frage 9:

Welche Vortheile und Nachtheile üben auswärtige Ausfuhrvergütungen (acquits à caution) auf den Export der Produkte der deutschen Eisenindustrie aus?

Ich glaube, daß ich mich darüber, so weit ich davon unterrichtet bin, schon ausgesprochen habe.

Frage 10:

Uebt der Zollschutz unserer Nachbarstaaten Einfluß auf die Vertheuerung der Rohmaterialien und Löhne, überhaupt der Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie aus? In welchem Maße ist dies der Fall?

Daß das in etwas der Fall, ist klar, erheblich scheint es mir aber nicht zu sein. Die Belgier beziehen, um ihr Eisen besser zu machen, hier und da etwas deutsches Qualitätseisen und Qualitätserze und können diese unter dem Zollschutz besser als wir bezahlen, was vielleicht nicht ohne alle Bedeutung ist. Wenn die Franzosen und Belgier unseren besten Arbeitern bessere Löhne bieten, wozu sie wohl in der Lage sind, so können sie uns natürlich die besten Leute fort-

nehmen. Einzelne tüchtige Arbeiter, von denen andere lernen können, werden immer sehr gut bezahlt; z. B. habe ich früher mal einen Hammerschmied in England engagiren lassen, der höher bezahlt wurde, als ein Oberbeamter. Wenn also die Nachbarindustrieen durch ihren Zollschutz besser gestellt sind, können sie uns derartige unangenehme Konkurrenz machen, aber für sehr erheblich halte ich das nicht.

IV.

Maßregeln zur Hebung der deutschen Eisenindustrie.

Frage 1:

Erfordert die Fortexistenz der deutschen Eisenindustrie die Wiedereinführung von Eisenzöllen?

Ich glaube, das ist wohl schon wiederholt von mir ausgesprochen worden.

Frage 2:

Kann darauf verzichtet werden, wenn das Ausland und insbesondere unsere großen Nachbarstaaten ihre Eisenzölle fallen lassen?

Nein, das können wir nicht. Insbesondere England gegenüber können wir unter keinen Umständen auf den Zollschutz verzichten. Dagegen würde ich meinestheils, — wenn es sich um die Frage handelt, ob wir allgemein Freihandel haben wollen, und wenn wir gegen die ungeheuren Vortheile Englands geschützt sind —, für meine Industrie den Kampf aufnehmen; ob die Eisenindustrie es kann, weiß ich nicht.

Vorsitzender: Sie sagen, gegen England wünschen Sie den Zoll, aber gegen die anderen Länder könnten Sie ihn fallen lassen; so ist doch meine Auffassung richtig?

Herr **Baare**: Ich meine selbst um den Preis des Konkurrenzkampfes nach dem bevorzugten Belgien würde ich für meinen Theil, wenn wir Zollfreiheit nach allen Seiten hin hätten, den Kampf aufnehmen.

Vorsitzender: Sie würden aber immer einen Zoll gegen England haben wollen?

Herr **Baare**: Den können wir leider nicht entbehren. Ich bin in meinem Leben nie etwas anderes als Freihändler gewesen, habe früher niemals einer schutzzöllnerischen Vereinigung angehört, ich kann das hier konstatiren, halte mich auch dazu berechtigt. Niemals habe ich einer Eisenzollvereinigung angehört, im Gegentheil, ich bin ausgesprochenermaßen dagegen gewesen und dafür öfter angefeindet worden. Aber nachdem ich mich seit der allgemeinen Einführung des Bessemer-Systems davon überzeugt habe, daß die Verhältnisse sich so gestaltet haben, daß der Zoll absolut unentbehrlich ist, da mußte ich natürlich für den Schutzzoll eintreten und lasse mich Schutzzöllner nennen.

Frage 3:

Wie hoch müssen anderenfalls die deutschen Eisenzölle in minimo bemessen werden?

Nach meiner Ansicht müssen wir die Zölle wieder haben, wie wir sie vor 1873 gehabt haben — auf kleine Veränderungen kann es ja dabei nicht ankommen. Vor drei, ja noch vor zwei Jahren bin ich der Meinung gewesen, wenn wir statt $17^1/_2$ Sgr. pro Zentner nur 1 ℳ hätten, könnten wir mit der Konkurrenz fertig werden. Ich kann versichern, daß ich damals keine Ahnung davon gehabt habe, wie billig die Engländer und auch die Belgier heute arbeiten können. Für unmöglich habe ich es gehalten, daß die Engländer auch nur annähernd zu 95 s. die Schienen würden herstellen können, was bei uns niemals möglich werden kann, und deshalb können wir heut mit 1 ℳ Zoll pro Zentner absolut nicht mehr auskommen. Ob es nun gerade die früheren $17^1/_2$ Sgr. = 35 ℳ oder ob es 30 ℳ pro Tonne sind, das wird nicht viel verschlagen. Ich muß also erklären, daß ich wünschen muß, die Sätze, wie sie vor Herabsetzung der Zölle 1873 bestanden haben, wiederhergestellt zu sehen.

Vorsitzender: Sie würden also das Gesetz von 1873 rückgängig machen wollen?

Herr **Baare**: Ja; ohne die Zölle, wie sie vor 1873 bestanden, würden wir einen Kampf führen müssen, der zu unserer Vernichtung führen müßte.

Herr **Stumm**: Sie würden also einen Zoll von 25 ₰ pro Roheisen für genügend halten?

Herr **Baare**: Nein.

Vorsitzender: Das ist aber der Satz!

Herr **Baare**: Bitte sehr um Entschuldigung. Wenn unsere Roheisenindustrie gegen England bestehen soll, so müssen wir 50 ₰ haben. Ich bin auch früher der Meinung gewesen, daß 30 ₰ genügten, aber meine Kalkulation zeigt mir deutlich, daß wir, wenn die Engländer für ca. 50—52 s. ihr Bessemer-Roheisen herstellen können, unsere Hochöfen ausblasen müssen Mit einem Worte: es ist nicht die Frage, ob wir 50 ₰ Zoll haben wollen, sondern ob wir arbeiten oder ausblasen sollen.

Herr **Stumm**: Es ist kein Mißverständniß? Der Herr Sachverständige hat sich nur über den Roheisenzoll später noch besonders aussprechen wollen?

Vorsitzender: Sie haben ursprünglich gesagt: Sie wünschten das Gesetz vom 7. Juli 1873 aufgehoben und die damals bestehenden Zölle wieder eingeführt zu sehen!

Herr **Baare**: Das bezog sich auf Eisen und Stahl, aber nicht auf Roheisen. Ich bitte den Herrn Vorsitzenden die Notizen in meinem Fragebogen einzusehen, welche hier deutlich zeigen, daß es 50 ₰ pro 100 Ctr. sind, welche ich als Roheisenzoll für nothwendig halte.

Vorsitzender: Sie wünschen auf Eisen und Stahl die Zölle vom Jahre 1873, wie sie durch Gesetz aufgehoben worden sind, wieder eingeführt zu sehen, während Sie für Roheisen einen Zoll von 50 ₰ für den Zentner wünschen?

Herr **Baare**: Ja, wie ich das vorher näher ausgeführt habe. Ich habe mir bei diesen Ziffern, die ich Ihnen eben zeigte, die Notiz gemacht, daß, wenn man überhaupt in Folge der Enquete im Bundesrath und Reichstag auf unsere Wünsche eingehen will, dann für uns rasche Hülfe doppelte Hülfe ist; denn, wenn ich für meinen Theil es wohl noch ein Jahr aushalten kann, sind doch andere Werke, die es nicht mehr so lange aushalten können.

Frage 4:

Welche Nachtheile und Vortheile würden aus der Wiedereinführung solcher Zollsätze entstehen:

a) für die Eisenindustrie selbst,

b) für den Handel, die Transportinteressenten und die Konsumenten?

Ich bin der Meinung, der Hauptvortheil besteht darin, daß wir dadurch verhindern, wenn das eine oder andere Werk in Belgien oder England momentan nichts zu thun, d. h. keine Arbeit hat, es sich sofort um jeden Preis auf unseren Markt stürzt, gleich wie sich neulich das Werk Hoesch herbeigelassen hat, für die oberitalienischen Bahnen um 103 ℳ zu liefern, weil es für den Moment keine Beschäftigung hatte. Es ist den Engländern und Belgiern viel bequemer, bei einer Submission in Deutschland um jeden Preis zu konkurriren, als nach Brasilien oder Südeuropa zu gehen, namentlich, wenn sie noch billiger als wir zu Wasser die Lieferstellen erreichen können. Daß natürlich der Zoll auch auf die Preise miteinwirkt, ist klar; aber die innere Konkurrenz ist doch so stark, daß sie sich gegenseitig halb wird aufzehren müssen, auch wenn wir Zölle haben, weil dann die anderweiten Begünstigungen, welche wir jetzt genießen, von selbst aufhören werden.

Herr **Meier**: Auch die Vereinigungen?

Herr **Baare**: Wir werden uns wahrscheinlich auch ferner vereinigen, um die Arbeit zu vertheilen, und um so lange als möglich zu verhüten, daß die schwächeren Werke untergehen; aber man wird uns dann keine höheren Preise einräumen, wie dem Auslande. Es ist schon unter uns der Vorschlag gemacht worden, einzelne Werke nur auf Spezialitäten z. B. auf Schienen, andere nur auf Bandagen zu betheiligen und dadurch die Produktion billiger zu machen, aber das ist außerordentlich schwierig durchzuführen, weil es mit großer Einschränkung der Arbeit verbunden ist und jeder gegen die Nothwendigkeit ankämpft, eine so große Anzahl von Arbeitern und Beamten entlassen zu müssen.

In der angedeuteten Richtung also würde eine fortgesetzte Vereinigung der Stahlwerke eine segensreiche, Niemanden schädigende Wirksamkeit entfalten können.

Was nun ferner Handel und Landwirthschaft anbetrifft, so sind darüber die Ansichten sehr verschieden. Früher haben wir mit unserer Meinung nicht durchdringen können, jetzt kann ich versichern, daß eine große Anzahl unserer prinzipiellen Gegner auch aus der Landwirthschaft zu einer anderen Ansicht gekommen sind, nachdem sie es empfunden haben, daß ihre Produkte keinen genügenden Absatz finden, oder doch nicht mehr genügend bezahlt werden, weil mit der Kaufkraft der Konsum abgenommen hat. Neulich besuchte mich ein Bürgermeister aus der Gegend von Osnabrück, um meine Ansicht über diese Verhältnisse zu hören und erzählte mir, die Landwirthe wollten die Zölle wieder haben, weil sie, seit in Westfalen die Eisenindustrie litte, kein Geld mehr für ihre Produkte erhielten. So kommt der Umschwung ganz von selbst. Und was die immer behaupteten direkten Nachtheile für die Landwirthschaft durch Eisenzölle betrifft, so glaube ich dagegen etwas sehr Autoritatives geltend machen zu dürfen: Mir sagte einer der bedeutendsten Grundbesitzer und zwar mit der Erlaubniß, seinen Namen nennen zu dürfen — der Herr Erblandmarschall von Flemming —: Wenn die Herren Landwirthe überhaupt gegen die Eisenzölle kämpfen, so ist das gut, sie wollen sie aus verschiedenen Gründen nicht haben; aber wenn sie dagegen mit der Behauptung argumentiren, sie hätten Schaden, indem sie ihr Eisen theuer bezahlen müßten, dann muß ich Ihnen sagen, das ist so minutiös, daß man ernstlich nicht darüber sprechen kann. Als ich damals im Vorzimmer des Reichstags dem betreffenden Referenten in der Petitionskommission, Herrn Professor Richter-Tharandt davon Kenntniß gab, antwortete er mir wörtlich ungefähr: „Ich muß Ihnen das zugeben". Ich konnte nicht umhin zu entgegnen, ich müsse doch sehr bedauern, daß der Herr Professor bei seiner offiziellen Berichterstattung die Vertheuerung des Eisens durch die Zölle für die Landwirthschaft so stark betont habe. Ich bedauere namentlich, daß die bessere Einsicht überall erst so spät eintritt, daß man trotz aller unserer Bemühungen es bis zur Aufhebung unserer Zölle hat kommen lassen, bis wir den größten Theil unseres Vermögens zum eigenen und zum Nachtheil des Gemeinwesens verloren haben und uns jetzt so kümmerlich durchschlagen müssen.

Was nun ferner den Handel anbetrifft, so kann man natürlich nicht daran denken, bestimmte Ziffern anzugeben. Unsere internationale Handelsbilanz ist bekanntlich recht ungünstig. Ich meine, wenn wir den Handel in ganz Deutschland haben wollen, nicht blos in den Seestädten, die ja die meiste Erregung gegen uns hervorgerufen haben, so glaube ich, kann es gar keine Frage sein, daß, wenn die früher blühende Eisen- und Kohlenindustrie wieder in die Höhe kommen könnte, dann auch Handel und Konsum belebt werden muß. Das liegt meines Erachtens aber auch für unsere Seestädte auf der Hand, daß, wenn wir nicht ein konsumfähiges Hinterland haben, auch der Seehandel darunter leiden muß.

Dann möchte ich mir noch erlauben, einen die deutsche Rhederei betreffenden Gesichtspunkt zur Geltung zu bringen, der, wie ich glaube, wichtig, aber meines Wissens noch niemals als wichtig bezeichnet oder anerkannt ist. Ich meine, wenn die großen deutschen Hüttenwerke existenzfähig sind und in großartigem Umfange exportiren könnten, wenn also noch viel bedeutendere Importeure wären von Erzen aus Afrika, Spanien und Italien, das doch, wenn auch indirekt unserer deutschen Rhederei nützen müßte. Denn wenn wir auch wegen unserer geographischen Lage in Westfalen unseren Export und Import wegen zu hoher Eisenbahnfrachten nicht über Bremen und Hamburg leisten können, während Königsberg und Danzig manche 1 000 t Schienen von uns nach Polen und Rußland verfrachten, so muß doch der Umstand, daß wir Hunderttausende von Tons via Holland und Belgien durch Seedampfer zu verschiffen haben, auch eine günstige Wirkung auf die deutsche Rhederei ausüben, weil wir von der englischen Rhederei denjenigen Theil absorbiren und aus der Konkurrenz auf dem Schiffsmarkte herausnehmen, welcher für unsere Transporte verwendet wird. Angenommen, wir kämen zum Erliegen, hätten also keinen Import und Export von Erz und Schienen, der sich allein beim Bochumer Verein seit Anfang 1877, wie ich heute nachgewiesen habe, auf 100- bis 110 000 t beläuft, so würden doch die seither dafür beschäftigten Dampfer auf dem Weltschiffsmarkt konkurriren. Außerdem importirt und exportirt unsere Eisenindustrie auch noch über Emden, Leer, Lübeck ꝛc., wenn das auch nicht so große Massen sind und Alles in Allem genommen bin ich doch der Meinung, daß unsere Rhederei auch ein Interesse daran hat. Herr Konsul Meier hat mir zugenickt, was ich gern acceptire.

Herr **Stumm**: Ich möchte konstatiren, daß ich doch glaube, daß, wenn die Voraussetzung des Herrn Sachverständigen, daß die Eisenindustrie todt sein würde, zutrifft, die Rhederei sehr viel mehr englisches Eisen transportiren würde, als jetzt an Erzen und deutschen Exportschienen.

Vorsitzender: Die Spekulationen und Hypothesen sind wohl nicht weiter zu erörtern.

Herr **Baare**: Noch eine kurze Bemerkung bitte ich mir zu gestatten. Ich möchte doch den Herrn Geheimrath Stumm darauf aufmerksam machen, daß das zu Importirende quantitativ dreimal mehr ist, indem ja ein großer Theil des eventuell zu importirenden Roheisens von Belgien, Frankreich und Oesterreich zu Lande eingehen würde, ferner, daß von England nach unseren Küsten der Seetransport nur ein kurzer ist im Verhältniß zu den Erztransporten aus dem Süden.

Frage 5:

> Welche sonstigen Maßregeln können zweckmäßig eingeführt werden, um die deutsche Eisenindustrie zu unterstützen, namentlich in Bezug auf die Gesetzgebung und die Frachtverhältnisse?

Ich bin der Ansicht, wenn wir der Eisenindustrie und überhaupt mit der Eisenindustrie zugleich der ganzen gewerblichen Thätigkeit des Landes eine Hülfe und einen Impuls geben wollen, dann müssen wir genau das Gegentheil thun, was gestern im Abgeordnetenhause von beredter Seite ausgesprochen ist. Wir dürfen uns nicht scheuen auf die Gefahr hin, in der nächsten Zeit vielleicht keine großen Dividenden oder Zinsen zu machen, mit Verbesserung und Vermehrung unserer Transportmittel, der Eisenbahnen, der Sekundärbahnen und mit Kanälen energisch vorzugehen, nicht lediglich zu dem Zweck, um dadurch momentan Geld in Zirkulation zu bringen und um künstlich Arbeit zu schaffen, sondern um

dem Lande Muth und Vertrauen wiederzugeben, den allgemein gesunkenen Kredit zu heben, und mit einem weiten Blick in die Zukunft das Vertrauen zu zeigen, daß die Früchte dieser Saaten rechtzeitig gedeihen werden. Wenn sich auch im Augenblick unsere Schulden vermehren, so haben wir doch nicht so bedeutende — die meisten sind doch ertragsfähig in Eisenbahnen ꝛc. angelegt — daß wir davor zurückschrecken sollten. Das Hauptmittel neben den Zöllen sehe ich in der Neubelebung der Verkehrsthätigkeit. Wir müssen den Muth haben, wie ihn Frankreich hat, vorzugehen, wenn auch nicht in dem vollen Umfange. Ich glaube, daß dadurch die Steuerkraft des Landes in nicht zu langer Frist ganz bedeutend erhöht würde.

Frage 6:

Vermögen solche Einrichtungen der Eisenindustrie Ersatz für den Wegfall der Zölle zu gewähren?

Nein, ganz entschieden nicht.

V.

Statistik.

Sind Einwendungen gegen die Richtigkeit und Zuverlässigkeit der beigefügten statistischen Aufstellungen zu machen und event. welche?

Würden Sie in der Lage sein, dieselben durch anderweitige Mittheilungen in wesentlichen Punkten zu ergänzen?

In Bezug auf die Reichs-Statistik habe ich allerdings die Einwendung zu erheben, daß sie von Anbeginn unrichtig gewesen ist und deshalb wichtigen Entscheidungen nicht zur Basis dienen darf. Ich habe für diese Behauptung etwas sehr Bestimmtes anzuführen. Namen will ich in dieser Beziehung einstweilen nicht nennen, aber für die Thatsache stehe ich ein. Ich weiß, daß das statistische Amt die von mir eben ausgesprochene Ansicht selbst gehabt hat — ob noch heute, weiß ich allerdings nicht —, denn damals hat es an das Reichskanzleramt den Antrag gestellt, ihm eine sachverständige Hülfe zu geben, weil es ohne eine solche nicht im Stande sei, den Ansprüchen an eine richtige Statistik zu genügen. Diese Hülfe konnte damals nicht gewährt werden, man mußte sich so gut als möglich helfen. Dazu kam, daß die junge Reichsstatistik in Bezug auf die süddeutschen Staaten und die neu erworbenen Reichslande das genügend zuverlässige Material unmöglich erhalten konnte. Bereits gestern erlaubte ich mir Bezug zu nehmen auf eine Uebersicht von unserer Produktion (Generaleinnahme), woraus hervorgeht, daß die Statistik, wenn sie einfach und nackt, wie es bis voriges Jahr geschah, aus der quantitativen Steigerung oder Verminderung der Produktion bei der Kohlen- und Eisenindustrie Schlüsse auf das Gedeihen, auf den Zustand dieser Industriezweige ziehen will, zu absolut verkehrten Schlüssen führen muß. Meine Jahreseinnahme zeigt z. B. in den letzten Jahren eine Steigerung der Gesammtproduktion bei gleichzeitiger Verringerung der Einnahmen bis auf die Hälfte. Im Jahr 1872/73 zeigt meine Tabelle 11 165 t Radsätze und Axen zum Verkaufswerth von rund $7\frac{1}{2}$ Millionen Mark, dagegen 1876/77 nur 1 608 t Radsätze und Axen im Werthe von nur 616 000 ℳ. Das hier ausgefallene sowie das 1876/77 im Ganzen mehr als 1872/73 produzirte Quantum besteht in Schienen, die ohne Nutzen exportirt worden sind, und beträgt ca. 20 000 t im Werthe von nur etwa $3\frac{1}{2}$ Millionen Mark. Ich bemerke beiläufig, daß, trotz unserer mehrjährigen Proteste dagegen, bis zum vorigen Jahre noch die alte Methode befolgt war. Im Jahre 1875/76 habe ich den Nachweis geführt, daß Krupp und Bochum allein mehr Roheisen von England bezogen hatten, wie die Statistik für ganz Rheinland und Westfalen ergab. Was kann nun solche Statistik nützen, auf welche Volkswirthe, Reichsregierung und Reichstag schwerwiegende Schlüsse bauen, auch in Bezug auf die Zollfrage?

Vorsitzender: Ich muß doch den Herrn Sachverständigen darauf hinführen, daß seine Prämissen mir nicht zutreffend zu sein scheinen. Erstens ist Ihnen wohl bekannt, daß schon vor mehreren Jahren aus den Kommissarien der verschiedenen Länder, die alle Richtungen vertreten haben, eine statistische Kommission gebildet ist und daß aus dieser Kommission heraus verschiedene Tableaux für Aufstellung der Montanstatistik entworfen worden und zum Anhalt genommen sind bei Aufstellung dieser Statistik, daß alle Zahlen, welche von der statistischen Aufstellung umfaßt werden, lediglich die Zahlen sind, welche die Herren Produzenten selbst angeben. Es muß dem Herrn Sachverständigen ja bekannt sein, daß er durch die Revierbeamten des Bezirks alle Vierteljahre die Aufforderung erhält, die und die Tableaux auszufüllen, daß aus diesen Ausfüllungen heraus die Zahlen für die Zusammenstellung genommen und die aus dem ganzen Lande hier zusammenfließenden Aufstellungen dann zusammengestellt werden. Das Ergebniß sind diese gedruckten Nachweisungen, also wenn Fehler darin sind, ist es den Produzenten zuzuschreiben.

Herr **Baare:** Mir ist das bekannt; ändert aber absolut nichts an meiner Auffassung. Ich bin selbst bei derjenigen Kommission gewesen, die in Folge dieser Anordnung ersucht worden ist, Vorschläge zu machen, für eine verbesserte Statistik, und seit dieser Zeit, das habe ich schon gestern erwähnt, ist Remedur eingetreten; es wird jetzt die Qualität und die Geldfrage mit in Rücksicht gezogen. Aber wenn der Herr Oberberghauptmann die Güte haben wollte, die frühere Statistik einzusehen, wird er finden, daß der Bochumer Verein seit 4 Jahren ziemlich übereinstimmend einen Protest gegen den Werth der Statistik den eingeforderten Nachweisungen unterfügt und motivirt hat. Es ist dargethan, daß die Statistik nach dem vom Reich vorgeschriebenem Schema nicht ausreichte, um ein richtiges Bild von der Lage der Eisenindustrie zu liefern.

Vorsitzender: Ich muß bemerken, daß die Roheiseneinfuhr für Westfalen, die hier angegeben wird, sich allein auf Sie und das Kruppsche Werk bezieht; ich weiß dann nicht, wo die anderen Zahlen bleiben.

Herr **Baare:** Ich gestatte mir darauf zu antworten, daß wir unsere Zahlen angegeben haben, aber sie sind unrichtig aufgenommen. Wenn andere Werke die Fragebogen bekommen, können Sie doch entweder nur sagen, wir füllen sie nicht aus, denn so lange ein gesetzlicher Zwang nicht ist, brauchen wir es nicht zu thun — wir haben es immer gethan — oder es müssen deren Importaufgaben nicht aufgenommen sein.

Vorsitzender: Es hat sich beispielsweise einer der Herren Sachverständigen darüber direkt beschwert, daß die Gegenstände, die er produzirt, unrichtig, zu gering beziffert seien. Es ist in Folge dessen von Seiten des Herrn Handelsministers sofort nachgeforscht worden und es hat sich herausgestellt, daß gerade dieser Herr schriftlich verweigert hat, seine Zahlen anzugeben.

Herr **Baare:** Ich möchte dagegen doch den durch die Presse vielfach besprochenen Fall hervorheben, welcher die Unrichtigkeit der Statistik beweist, wo es sich um ein angeblich kolossales Exportquantum von deutschem Eisen nach der Schweiz handelte, eine Angabe, die nicht zum hundertsten Theil richtig war. Das Versehen ist später aufgeklärt.

Zur Entschuldigung der den Eisenexport betreffenden unrichtigen Statistik und des statistischen Amtes möchte ich mir erlauben anzuführen, daß wir große Quantitäten für Ostpreußen ꝛc. bestimmte Fabrikate meist nach Holland und Belgien behufs der Beförderung über See an Spediteure adressiren.

Wenn diese Gegenstände unserem Export, wie es thatsächlich geschehen ist, zugerechnet werden, wie kann da die Statistik richtige Ziffern geben? Wir können und wollen darauf jetzt auch keinen Anspruch erheben, daraus auch keinen Vorwurf machen, ich kritisire es nur, unter dem Gesichtspunkt, daß aus dieser unrichtigen Statistik Schlüsse zu unserem Nachtheil gezogen, und daß sie sogar den gesetzgeberischen Arbeiten zu Grunde gelegt werden.

Vorsitzender: Seitdem der Zoll aufgehoben ist, erscheinen die Einfuhrquantitäten allerdings unrichtig, weil die Durchfuhrquantitäten darin eingeschlossen sind; ebenso bei den Ausfuhrquantitäten erscheinen die Durchfuhrquantitäten noch ein mal. Dagegen würde es ein Hilfsmittel geben, wenn eine Registergebühr eingeführt würde; würden Sie dieselbe für praktisch halten?

Herr **Baare:** Das bezieht sich auf den Rekognitionsgebühren betreffenden Gesetzentwurf. Ich würde darin wiederum eine starke Belastung unserer Industrie erblicken, falls wider Erwarten die Sätze, welche der Entwurf enthält, bestehen bleiben sollten. Wenn man diese Gebühren nicht zu einer fiskalischen Einnahmequelle machen will, genügt ein minutiöser Kontrolbetrag; und dann würde ich nichts dagegen einzuwenden haben, durch gesetzliche Bestimmungen den Exporteuren und Importeuren die Pflicht aufzulegen, die Quantitäten festzustellen. Erst dann können wir eine maßgebende Statistik erreichen.

Herr **Stumm:** Sie würden den Satz für zu hoch halten?

Herr **Baare:** Ja, ich sehe keinen Grund dafür ein.

Herr **Stumm:** Wollen Sie nicht noch Ergänzungen zur Statistik geben?

Herr **Baare:** Ich bin darauf nicht eingerichtet, aber ich möchte noch etwas nachholen, was ich bei der vorhergehenden Frage übersehen habe, daß wir nämlich unsere Industrie außer den vielen Belastungen durch die Gesetzgebung, von denen ich gestern schon gesprochen habe, und namentlich ganz abgesehen von der Militärpflicht und der Schulpflicht der Kinder, noch dadurch belasten, daß hauptsächlich wir Großindustrielle indirekt noch die Eisenbahnen zu entschädigen haben zu Gunsten der Postverwaltung und der Militärverwaltung, und zwar für die kostenfreie resp. billige Inanspruchnahme der Eisenbahnen durch diese Behörden. Als Transportgeber der Massengüter, welche den Eisenbahnen die Rente bringen müssen, halte ich es doch für wichtig, dies zu betonen. Ich weiß nicht, ob es hier schon von anderer Seite zur Sprache gekommen ist, aber wer im Zentrum der Eisenindustrie und des Eisenbahnverkehrs lebt, wer da sieht, welche Anforderungen z. B. von Seiten der Postverwaltung an die Eisenbahnen gestellt werden und wie dieselben sich darüber beschweren, welche kolossalen Lasten sie in dieser Hinsicht zu tragen haben, und zwar hauptsächlich im Interesse des Gemeinwohls und im fiskalischen Interesse, kann doch diese indirekte Belastung der Eisenindustrie nicht wohl unerwähnt lassen. Es gehört das auch zu den Lasten, die wir bei der sechs- und siebenfachen Transportbewegung unserer Fabrikate (im Material) zu tragen haben, an denen unsere Konkurrenten im Auslande nicht partizipiren.

Herr **Stumm:** Würden Sie uns darüber Angaben machen können, welche Kapitalien in der deutschen Eisenindustrie überhaupt angelegt sind? Da Sie der letzte Sachverständige sind und die Frage noch nicht beantwortet ist, wäre es interessant, Mittheilungen darüber zu haben.

Herr **Baare:** Derartige Berechnungen sind von den Eisenindustriellen ausgeführt worden. Wir nehmen nach verschiedenen Berechnungen an, daß in der deutschen Eisenindustrie ein Kapital von mindestens $3\frac{1}{2}$ Milliarden Mark angelegt ist. Ich selbst habe die Schrift von Engel: „Die Industrielle Enquete", zum Anhalt genommen, da die Reichsstatistik uns bis jetzt offiziell kein Material dafür geliefert hat. Es handelt sich keinesfalls um willkürlich gegriffene Zahlen, wir haben dieselben für richtig zu halten; ich glaube, auch Herr Geheimer Bergrath Dr. Wedding hat sich mit den Sachen beschäftigt und wird es bestätigen.

Wir haben zunächst eine durchschnittliche Produktion von 108 Millionen Zentnern Eisenerzen anzunehmen. Dieselbe erfordert nach annähernd richtiger Berechnung 233 Millionen Mark angelegtes Kapital. Nach den Berechnungen der Roheisenproduzenten, unter denen ich nur Direktor Schimmelbusch nennen will, beträgt das in den 466 Hochöfen angelegte Kapital nach einer speziellen Aufstellung circa 405 Millionen Mark. Dann haben wir die Gießerei mit 1 421 Kupolöfen, worin ein Kapital von circa 470 Millionen Mark angelegt ist. Die Walzwerke, bei denen wir als Einheit den Puddelofen zu Grunde legen, sind nach Maßgabe von 1 700 Puddelöfen eingeschätzt worden auf 147 Millionen Mark. Bei den Stahlwerken mit 81 Konvertoren *stellt sich* nach den Erfahrungen und im Durchschnitt, da manche theuer, andere billiger gebaut sind, das Gesammtkapital auf circa 229 Millionen Mark. — Die Arbeitskräfte des Maschinenbaues, der Kleineisenindustrie, des Schiffsbaues 2c. sind nach der Statistik von Engel angegeben zu 450 000 Arbeitern. Nach einem allgemein giltigen Erfahrungssatz, der zwar im großen Durchschnitt genommen ist, aber nach meiner Meinung selbst für den Handwerksbetrieb paßt, beträgt das Anlage- und Betriebskapital pro Arbeiter ungefähr 4 000 ℳ; für 450 000 Arbeiter wären das also 1 800 000 000 ℳ.

Dann haben wir von der Gesammtproduktion der Steinkohlen 28 pCt., also rund 212 Millionen Zentner als Konsum der Eisenindustrie mit einem Anlage- und Betriebskapital von circa 280 Millionen Mark in Anschlag zu bringen. Summirt man alle diese Posten, so kommen heraus rund $3\frac{1}{2}$ Milliarden Mark, genau gerechnet 3 564 000 000 ℳ.

Das ist die eine Aufstellung. Die andere Aufstellung ist etwas mehr genereller Natur, da sie gewissermaßen zur Kontrole der ersteren auf einem ganz anderen Wege, auf dem Wege der Durchschnittsberechnung nach den beschäftigten Arbeitskräften gemacht ist. Sie ergibt 3 Milliarden und 600 Millionen Mark, also ein ähnliches Resultat. Engel berechnet als in der gesammten deutschen Eisenindustrie beschäftigt: 800 028 Arbeiter, dazu kommen noch dort nicht mit eingerechnete ca. 9 000 Arbeiter des Lokomotivbaus, und aus der Kohlenindustrie 51 466 Arbeiter. Das macht zusammen 860 494 Arbeiter. Will man nun auch hier, wie bei der ersten Aufstellung, die Handwerker ausscheiden, z. B. Schlosser und Hufschmiede, obgleich dieselben auch Eisen verarbeiten und zur Eisenindustrie gehören, so sind 204 000 Arbeiter des Handwerksbetriebs abzuziehen und es bleiben dann nur noch 656 000 Arbeiter der Großeisenindustrie und der fabrikmäßig betriebenen anderen Werke übrig.

Nach einer Zusammenstellung des Vereins der Eisen- und Stahlindustriellen waren in 125 Aktiengesellschaften der Hütten- und Walzwerke, der Eisengießereien und des Maschinenbaus 648 262 754 ℳ Anlage- und Betriebskapital thätig und in 1875 auf diesen 125 Werken 92 160 Arbeiter beschäftigt. Wenn es erlaubt ist, aus der Zahl der in diesen Etablissements der Eisen- und Stahlindustrie, der Gießerei und des Maschinenbaus beschäftigten Arbeiter einen Schluß zu ziehen auf die ganze Ziffer der Arbeiter und den Kapitalbedarf der gesammten Eisenindustrie, also wenn wir diese 92 160 Arbeiter und die zu ihrer Beschäftigung erforderlichen Kapitalien von 648 Millionen Mark zu Grunde legen der Berechnung der Kapitalien, welche für 656 000 Arbeiter nothwendig sind, so ergibt dies Exempel ein Resultat von rund 4 600 000 000 ℳ. Nun haben wir gesagt: 25 pCt. wollen wir als etwaige Rechnungsfehler abziehen, und selbst dann können wir mindestens 3 bis $3\frac{1}{2}$ Milliar-

den Mark als die in der Eisenindustrie angelegten Kapitalwerthe betrachten.

Herr **Stumm**: Haben Sie in der erstgenannten Aufstellung die Hufschmiede und Schlosser mit eingerechnet?

Herr **Baare**: Nein, weder in der ersten, noch in der zweiten Aufstellung kommen diese Arbeiter mit in Frage. Sonst würde sich das Gesammtkapital in jeder Berechnung um mindestens 800 Millionen Mark erhöhen.

Das wäre also meine Antwort auf die letzte Frage.

Vorsitzender: Wir würden diese letzte Vernehmung mit unserem besten Danke schließen.

(Schluß der Vernehmung 4 Uhr.)

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Berichtigungen

zu den

Vernehmungen der Sachverständigen durch die Eisen-Enquete-Kommission.

Vorbemerkungen. Die Stenogramme der Vernehmungen sind nach der Uebertragung in gewöhnliche Schriftsprache den Betheiligten zur Korrektur übersendet und nach einer materielle Aenderungen durchaus vermeidenden Redaktion abgedruckt worden.

Die Reindruckexemplare sind darnach den Herren Sachverständigen zur Berichtigung etwa vorhandener Druckfehler zugegangen.

Diese Berichtigungen sind, soweit sie nicht unwesentliche sprachliche Formänderungen betreffen, sämmtlich im Folgenden abgedruckt, obwohl viele derselben materielle, dem Sinne des ursprünglichen Stenogramms sogar zuweilen widersprechende Aenderungen enthalten.

Erste Vernehmung.

Seite 2 links Zeile 27 von unten lies: 1869, statt 1860.
= 3 = = 29 = oben = $13_{,12}$ statt $12_{,12}$.
= 4 = = 32 = unten = Poliren statt Polizei.
= 4 links, Zeile 25 von unten lies: 3 s. 9 d. statt 3 s.
= 4 rechts, = 33 = oben = Luppeneisen statt Lascheneisen.
= 5 links, Zeile 14 von unten lies: bei statt inkl.
= 5 rechts, = 33 = oben = Maryport statt Marzfort.
= 5 rechts, Zeile 27 von unten lies: uns statt nur.
= 6 links, = 20 = oben = 3 s. 6 d. statt $^3/_6$ s.
= 6 = = 27 = = = 3 s. 6 d. statt $^3/_6$ s.
= 13 = = 10 = unten = Debitoren statt Kreditoren
= 15 links, Zeile 28 von unten lies: Massentransporten statt Waarentransporten.
= 15 links, Zeile 21 von unten streiche: ausländisches.
= 17 links, Zeile 16 von oben lies: wir statt mit.
= 18 rechts, = 29 = unten = unsere statt diese.
= 20 links, = 8 = oben = Gold statt Geld.
= 20 = = 26 = = schalte hinter „kann" ein das Arbeitsquantum im Inlande zu vermehren.
= 20 links, Zeile 31, 32 von oben lies: Nein, statt Das ist nicht zu bestreiten ꝛc.
= 21 rechts, Zeile 31 von oben schalte hinter „Rhedereigeschäfte" ein: und da nur für kurze Zeit.

Zweite Vernehmung.

Seite 26 rechts, Zeile 8 von oben lies: 1 000 kg statt 100 kg.
= 27 links, Zeile 21 von oben lies: gezogen statt ungezogen.
Seite 27 rechts, Zeile 2 von oben lies: $6_{,30}$ statt $6_{,80}$.
= 34 links, = 7 = unten = 9 pCt. statt $9^1/_2$ pCt.

Dritte Vernehmung.

Seite 49 rechts, Zeile 29 von unten lies: und statt in.

Vierte Vernehmung.

Seite 53 rechts, Zeile 3 u. 5 von oben und Seite 60 rechts, Zeile 2 von oben lies: 30 Millionen statt 24 Millionen.
= 53 rechts, Zeile 6 von oben lies: 1871 statt 1835.
= 59 links, = 14 = = = niedriger statt hoch, viel höher.
= 61 rechts, Zeile 24 von unten lies: wird Gießerei-Roheisen statt werden Röhren.

Fünfte Vernehmung.

Seite 66 rechts, Zeile 31 von unten lies: $8_{,13}$ statt $8_{,20}$.
= 68 links, = 9 = = = Longsdon statt Longsdone.
= 68 rechts, Zeile 22 von oben lies: $7_{,30}$ statt $5_{,30}$.
= 68 = = 25 = = streiche nicht.
= 72 rechts, Zeile 11 von oben lies: $5_{,04}$ statt $5_{,4}$.

Sechste Vernehmung.

Seite 85 links Zeile 1 von unten lies: Nein! von Funcke und Hueck statt: Ja!
= 85 rechts Zeile 17 von oben lies: dafür statt dann
= 86 = = 17 = = = Reparaturarbeiten statt Appreturarbeiten.
= 86 rechts Zeile 21 von unten schalte hinter „Ja!" ein: theilweise viel höher.

Seite 87 rechts Zeile 30 von oben lies: schweren Werkzeugmaschinen statt Werkzeugen.
= 87 rechts Zeile 30 von oben lies: mußten statt wollten.
= 88 links Zeile 17 von oben lies: 120 statt ungefähr 680
= 88 links Zeile 27 von oben lies: Es statt Sie.
= 88 = = 30 = = = bei uns statt wir her.
= 88 rechts = 3 = unten lies: erhalten statt geben.
= 89 links Zeile 22 von unten lies: auf das Exportirte statt darauf.
= 91 links Zeile 25 von unten lies: 3—4 statt 4.
= 92 rechts = 1 = oben lies: nur statt dann.
= 95 links = 27 = unten lies: will ich nicht weiter erörtern statt kann — bis — beantworten.
= 95 links Zeile 10 von unten lies: Elbers statt Hueck.
= 95 rechts Zeile 13 von oben schalte hinter „Zoll" ein: Stärke.
= 95 rechts Zeile 13 von oben schalte hinter „kosten" ein: oft.
= 99 rechts Zeile 31 von unten lies: und statt in.
= 99 = = 5 = = = nicht statt dabei.
= 100 Das umgeänderte Stenogramm hat an Stelle der beiden letzten Absätze rechts Zeile 14 von unten folgende Fassung:

Herr **Stumm:** Ich möchte noch an den Herrn Sachverständigen die Frage richten, ob er nicht hier in Berlin, da wir im Prinzip ja angenommen haben, daß ein Nachschicken des Materials von Hause nicht zulässig ist, im Besitz von Tabellen und Preislisten ist, die einigermaßen die allgemeinen Ausführungen näher begründen könnten, die er uns vorhin gemacht hat, einige Preislisten, welche die Behauptungen des Herrn Sachverständigen über die englischen, französischen und belgischen Preise belegen und die wir zu den Akten nehmen könnten?

Herr **Funck:** Die Preise sind so sehr verschieden; der Eine hat sie in Pence, der Andere in Francs, der Dritte in Mark; das ist nicht möglich.

Herr **Stumm:** Dann kann ich wenigstens sagen: salvavi animam meam.

Siebente Vernehmung.

Seite 101 rechts, Zeile 9 von unten schalte hinter „kg" ein: Mittelqualität.
= 102 links, Zeile 16 von unten schalte hinter „annehmen" ein: für die Büreaubeamten.
= 102 rechts, Zeile 15 von unten schalte hinter „sind" ein: (der Staatssteuer).
= 103 links, Zeile 29 von oben schalte hinter „Maschinenarbeit" ein: sodann Winden, Schlittschuhe, Kaffeemühlen, Kochgeschirre und Façonstahl- und Eisenguß.
= 104 links, Zeile 6 von oben lies: unsere statt seine.
= 105 links, Zeile 16 von oben schalte hinter „Skonto" ein: für Baarzahlung.
= 105 rechts, Zeile 24 von oben lies: im Allgemeinen kann ich sagen, daß nach statistischer Ermittelung vom Juni 1876 für achtzehn Millionen Mark Eisen und Stahlwaaren in Remscheid fabrizirt wurden. Selbstständige Meister und Fabrikanten gab es 1370, Feuer zum Schmieden 1112, zum Härten 349, Schleifsteine 215 statt „ungefähr — bis — annehmen".
Seite 107 rechts, Zeile 12 von unten lies: nicht statt keinen.

Achte Vernehmung.

Seite 111 links, Zeile 2 von unten lies: Dahlbruch statt Derbruch.
= 111 rechts, Zeile 17 von oben lies: Grube statt Hütte.
= 114 links Zeile 13 von unten lies: Grevenbrück statt Grevenbroich.
= 115 rechts, Zeile 4 von oben schalte hinter „Fracht" ein: Der Brauneisenstein kostet pro 10 000 kg loko Gießen 108 *M.* — Bahnfracht 33 *M.* — Fracht vom Bahnhof zur Hütte 9,$_{10}$ *M.* Es werden verbraucht auf 1 000 kg Eisen 447 kg manganhaltigen Brauneisenstein, welche sich auf 6,$_{71}$ *M.* berechnen
= 115 rechts, Zeile 10 von oben schalte hinter „*M.*" ein: Die Fracht von Kalkstein, welche pro 1 000 kg Eisen 2,$_{96}$ *M.* beträgt.
= 117 links, Zeile 19 von oben lies: 270 000 *M.* statt 200 000 *M.*
= 117 links, Zeile 21 von oben lies: 120 000 *M.* statt 180 000 *M.*
= 117 rechts, Zeile 30 von unten lies: 3,$_{25}$ *M.* statt 6,$_{03}$ *M.*
= 118 rechts, Zeile 15 von oben lies: auf statt in.
= 121 = = 8 = unten = Grundabgaben statt Preise.
= 122 rechts, Zeile 24 von unten schalte ein: Herr **Klein:** Der Spiegeleisenexport betrug 1877:

nach Amerika . . .	10 533	Tonnen
= England . .	6 255	=
= Belgien . . .	3 895	=
= Frankreich . .	540	=
= Rußland . .	558	=
Sa.	21 781	Tonnen.

Neunte Vernehmung.

Seite 126 links, Zeile 23 von unten lies: 230,$_{57}$ statt 230,$_{75}$.
= 127 = = 13 = = = 5,$_{14}$ = 5,$_{04}$.
= 128 rechts = 4 = oben = 10,$_{90}$ = 10,$_{30}$.
= 128 = = 14 = unten = 6,$_{30}$ = 6,$_{00}$.
= 128 = = 12 = = = 6,$_{06}$ = 6,$_{96}$.
= 128 = = 3 = = = 17 = 7.
= 130 links, = 6 = = = Kosack = Kosacki.
= 130 rechts, = 5 = oben = 5,$_{28}$ = 5,$_{38}$.
= 130 = = 28 = unten = 3,$_{03}$ = 3,$_{05}$.
= 130 = = 19 = = = 258,$_{76}$ = 258,$_{78}$.
= 130 = = 19 = = = 97,$_{28}$ = 97,$_{58}$.
= 130 = = 6 = = = 151,$_{42}$ = 151,$_{52}$.
= 131 = = 24 = oben = 9,$_{91}$ = 9,$_{01}$.
= 132 = = 30 = unten = Walzdrahtfabrikation statt Walzfabrikation.
= 132 rechts, Zeile 13 von unten lies: 1873 statt 1876.
= 132 = = 11 = = = 373 = 393.
= 132 = = 9 = = = der = einer.
= 133 links, Zeile 22 von unten lies: für statt zu
= 133 rechts, = 6 = oben = 3,$_{69}$ = 3,$_{39}$.
= 133 = = 12 = = = Werdohl statt Verdohl.

Seite 133 rechts, Zeile 32 von unten lies: 3,60 statt 3,10.
= 134 links, = 8 = = = 4,0 = 4,4.
= 134 = = 7 = = = 4,90 = 4,0.
= 136 = = 8 = oben schalte hinter „minérale" ein: et.
= 136 links, Zeile 13 von oben schalte hinter „23 215" ein: Bergarbeiter.
= 136 rechts, Zeile 30 u. 31 von oben lies: Mpf. statt ℳ.
= 138 links, = 21 von oben u. Zeile 17 von unten lies: 130 statt 133.
= 138 links, Zeile 6 von unten lies: 130 statt 138.
= 139 rechts, = 25 = oben schalte hinter „und" ein: 3.
= 139 rechts, Zeile 15 von unten schalte hinter „auch" ein: ausnahmsweise.
= 140 links, Zeile 28 von oben schalte hinter „dabei" ein: den Wasserrollen kleiner Drahtzieher.
= 143 links, Zeile 21 von oben schalte hinter „das" ein: für uns.
= 144 links, Zeile 17 von oben lies: Jeden Falls, aber statt Gott bewahre.
= 144 links, Zeile 4 von unten lies; 12 461 694 statt 11 461 694.
= 146 links, Zeile 24 von unten lies: erhalten statt zahlen können.
= 148 rechts, ist an Stelle der Tabelle über die Selbstkosten des Weißblechs zu Nachrodt, die folgende eingeliefert worden:

Selbstkosten von Weißblech pro 1873 u. 1878.*)

	Nachrodt 1873 pro Kiste	Nachrodt 1878 à 50 kg.
	ℳ	ℳ
Ankaufspreis der Kohlen	0,38	0,09
Transportkosten derselben	0,04	0,05
Ankaufspreis des Bleches	25,50	19,38
Ankaufspreis des Zinnes	9,32	3,90
Transportkosten	—	—
Löhne	2,03	1,69
Beamtengehälter	0,20	0,15
Allgemeine Betriebskosten	2,34	1,76
Generalia	0,66	0,50
Hypotheken- und Obligationszinsen	0,35	0,34
	40,82	27,86
Abfälle	0,56	0,20
	40,26	27,66
Amortisation	0,38	0,29
	40,64	27,95
Totallöhne von Roheisen an	—	—
Totaltransportkosten an	—	—
	pro 1 000 kg	
Kohlen: Verbrauch pro 1000 kg Fabrikat	20	20
Kohlen: Preis, Fracht	19,20	7,03
Blech, Zinn: Verbrauch Blech	1020	1020
Blech, Zinn: Verbrauch Zinn	66	60
Blech, Zinn: Preis	500	380
	850	430
Blech, Zinn: Fracht	—	—

Seite 152 rechts, Zeile 8 von unten lies: 5,60 statt 5,20.
= 153 = = 18 = oben lies: 1,92 in der letzten Kolonne.

*) Auch diese berichtigte Tabelle scheint noch falsch zu sein. D. R.

Seite 153 rechts, Zeile 19 von oben lies: 98,21 in der letzten Kolonne.
= 153 rechts, Zeile 24 von oben lies: 2,81 statt 2,51 in der letzten Kolonne.
= 167 links, = 4 = = = 1 336,50 statt 1 836,50 in Kolonne „Walzdraht."
= 171 rechts, Zeile 1 von unten lies: 12 461 694 statt 11 461 694 in Kolonne „Summa".

Zehnte Vernehmung.

Seite 173 rechts, Zeile 6 von oben schalte hinter „nur" ein: das Hörderwerk und.
= 173 rechts, Zeile 7 von oben schalte hinter „nämlich" ein: ersteres 164 ℳ, letztere 159 ℳ.
= 173 rechts, Zeile 14 von oben lies: 142, 144 und 149 ℳ statt 14,50 bis 14,18.
= 174 links, Zeile 10 von oben lies: vorliegen statt verlieren.
= 174 links, Zeile 18 von oben lies: 153,64 statt 157.
= 174 = = 30 = = schalte hinter „Verwaltung" ein: in manchen Fällen.
= 174 rechts, Zeile 18 von oben schalte vor „ich" ein: Ja! im Wesentlichen gleiche Preise.
= 174 rechts, Zeile 19 von oben lies: offerirenden Werke und die Preise statt Werk.
= 174 rechts, Zeile 5 bis 8 von unten lies: welche loko Berlin offerirt haben, etwas größer als bei unserer Submission, weil die Wasserfracht von England statt etwas geringer — bis — Westfalen.
= 175 links, Zeile 31 und 32 von oben lies: westlich statt bis Berlin.
= 175 rechts, Zeile 8 von unten lies: 16 bis 20 statt 20.
= 176 links, = 30 = oben schalte hinter „Ostbahn" ein: neuerdings auch die Berlin-Hamburger Bahn.
= 176 links, Zeile 24 von unten lies: Nein! die Kyanisirung hat uns etwa 75 ₰ für die Schwelle, außer dem Einkaufspreis, welchen ich genannt habe, gekostet. statt Ja!
= 176 rechts, Zeile 3 von oben schalte hinter „Jahre" ein: durchschnittlich 15 Jahre;
= 176 rechts, Zeile 6 von unten lies: denn statt dann.
= 176 = = 2 = = = Thaler statt ℳ.
= 177 links, = 18 = oben schalte hinter „Rangirmaschinen" ein: von Vulcan in England und 8 Schnellzugmaschinen.
= 177 links, Zeile 24 von oben lies: die ersteren Maschinen mit mehr als 13 000 Thlr., die Schnellzugmaschinen statt diese Maschinen.
= 177 links, Zeile 3 von unten lies: besonderer statt bestimmter.
= 178 links, Zeile 22 von unten schalte hinter „wird" ein: und die Beschaffung regelmäßig nur in kleineren Posten geschieht.
= 178 links, Zeile 21 von unten lies: bei diesen Beschaffungen statt in dieser Beziehung.
= 178 rechts, Zeile 29 von oben lies: als Grundpreis zwischen 15 statt zwischen 12.
= 178 rechts, Zeile 8 von unten lies: Pfund statt kg.
= 179 links, Zeile 31 = oben lies: 15,4 statt 15,7.
= 179 rechts, = 1 = unten lies: 184 statt 194.
= 184 links, = 32 = = = Stuhlschienenstühle statt Stuhlschienen, Stühle.

Seite 184 rechts Zeile 34 von oben schalte hinter „Preise" ein: bei den Submissionen der Staatsbahnen.
= 185 links, Zeile 15 von oben lies: Preises statt Tarifes.
= 185 links, Zeile 15 von oben schalte hinter „Schienen" ein: die in Oberschlesien verbraucht werden sollen.
= 186 links, Zeile 30 von oben lies: Wiedereinführung statt Einführung.
= 186 links, Zeile 32 von oben lies: haben wird statt geben werde.
= 186 rechts, Zeile 19 von unten schalte hinter „$^1/_3$" ein: Prozent.
= 186 rechts, Zeile 34 von unten schalte hinter „Nein" ein: Die Preisverhältnisse jener Zeit haben im Gegentheil Anlaß zu der Tariferhöhung gegeben.
= 188 links, Zeile 8 von unten schalte hinter „zu" ein: weiterer Verminderung des Konsums und somit zu.
= 188 rechts, Zeile 28 von oben lies: Ja! statt Nicht Schienen allein sind gemeint.
= 188 rechts, Zeile 31 von oben schalte hinter „1877" ein: thatsächlich.
= 189 links, Zeile 20 von oben schalte hinter „Tonne" ein: loko Werk.
= 189 links, Zeile 27 von oben lies: für den inländischen statt in anderer Weise für den ausländischen.
= 189 links, Zeile 11 von unten schalte hinter „Preise" ein: zur Zeit.
= 189 links, Zeile 5 von unten lies: 154 statt 157.

Elfte Vernehmung.

Seite 193 links, Zeile 26 von unten lies: $0{,}_{30}$ statt 3.
= 195 rechts, = 12 = = = Spielraum statt Menge.

Zwölfte Vernehmung.

Seite 200 rechts, Zeile 11 von unten lies: unserer Grenze statt unseren Grenzen.
= 214 links, Zeile 19 von unten lies: Das statt Was.
= 216 = = 13 = oben = Extra= statt Eisen=
= 216 rechts Zeile 4 von unten die Antwort: „Frankreich — bis — bekannt" soll sich noch auf die „Einfuhr Frankreichs in Deutschland" beziehen.
= 217 rechts, Zeile 19 von oben lies: Servais statt Leronis.
= 217 rechts, Zeile 32 von oben lies: Nach der angeführten Mittheilung bin ich bis jetzt noch dieser Ansicht statt Wird verneint.
= 218 links, Zeile 14 von oben lies: Erz= statt Kohlen=
= 219 links, Zeile 6 von oben lies: $0{,}_{108}$ pCt. statt $0{,}_{12}$ pCt.
= 219 links, Zeile 31 von oben lies: nicht statt dicht.
= 219 = = 37 = = = Entrepôt statt Werk.
= 219 links, Zeile 39 und 40 von oben lies: nicht allein auf Puddel=, sondern auch auf Gießereiroheisen. statt nur auf Puddeleisen, nicht auf Gießereieisen.

Dreizehnte Vernehmung.

Seite 231 links, Zeile 8 von oben schalte vor „Hoesch" ein: Leopold.
= 232 links, Zeile 23 von unten lies: ankaufen statt verkaufen.
= 233 rechts, Zeile 2 von oben lies: kein statt ein.
= 233 = = 20 = unten lies: 3 600 000 ℳ statt 3 000 000 ℳ.
= 234 links, Zeile 20 von oben lies: 390 000 ℳ statt 290 000 ℳ.
= 243 rechts, Zeile 3 von oben lies: 2 statt 3.
= 244 = = 29 = unten = starken statt schwachen

Vierzehnte Vernehmung.

Seite 241 links, Zeile 8 von oben lies: Max statt Friedrich.
= 241 = = 14 = = schalte hinter „führe" ein von Stahl.
= 241 rechts, Zeile 1 von oben lies: Halbergerhütte statt Hellberger Hütte.
= 242 rechts, Zeile 7 von oben lies: führte statt führe.
= 243 rechts, = 15 = = = Dagegen statt Deren.
= 243 rechts, Zeile 21 von oben lies: des Kleinverkehrs über die Grenze statt über den Kleinverkehr an der Grenze.
= 244 links, Zeile 26 von oben lies: müßte statt mußte.
= 244 links, Zeile 17 von unten schalte hinter „führe" ein: weil sie im Inlande nicht gemacht werden.
= 244 links, Zeile 10 von unten lies: feinere statt einere.
= 244 rechts, Zeile 7 von oben lies: daran statt darin.
= 245 links, = 28 und 29 von unten lies: Eisenproduktion statt Eisenindustrie.
= 245 rechts, Zeile 4 von unten lies: wird statt war.

Fünfzehnte Vernehmung.

Seite 248 rechts, Zeile 15 von oben schalte hinter „nicht" ein: mit fremden Erzen.
= 249 rechts, Zeile 25/26 von oben lies: Kohlenflötze statt Kohlenplätze.
= 251 links, Zeile 19 von unten lies: günstigeren statt günstigen.
= 252 links Zeile 6 von unten und rechts, Zeile 7 von oben lies: $3{,}_{70}$ statt $3{,}_{07}$.
= 252 rechts, Zeile 17 von oben lies: Puddelroheisen statt Roheisen und Puddeleisen.
= 252 rechts, Zeile 13 von unten lies: $12{,}_{74}$ statt $12{,}_{47}$.
= 252 = = 5 = = = $15{,}_{148}$ ℳ statt $24{,}_{43}$ ℳ.
= 252 rechts, Zeile 5 von unten lies: $2{,}_{52}$ statt $2{,}_{25}$ ℳ.
= 252 = = 2 = = schalte hinter „stecken" ein: nicht.
= 255 links, Zeile 4 von oben schalte hinter „Roheisen" ein: an Rohmaterial.
= 255 links, Zeile 6 von oben lies: $29{,}_{670}$ statt $29{,}_{607}$.
= 255 = = 21 = unten = Verkaufswerth statt Verbrauchswerth.
= 255 links, Zeile 5 von unten lies 2 471 720 statt 2 470 720.
= 255 rechts, Zeile 5 von oben lies 2 134 080 statt 2 174 080.

Seite 255 rechts, Zeile 26 von oben lies: abzusetzen statt anzusetzen.
= 255 rechts, Zeile 30 von unten lies: den statt der.
= 255 = = 4 = = = $64{,}_{65}$ statt $64{,}_{56}$.
= 256 links, Zeile 3 von unten lies: Thaler statt *M.*
= 256 rechts, = 4 = oben = Haase statt Hasse.
= 257 links, Zeile 6 von oben lies: näheren statt weiteren.
= 257 links, Zeile 33 von unten lies: sie nehmen statt er nimmt.
= 257 links, Zeile 21 von unten lies: 61 783 statt 61 362.
= 257 rechts, Zeile 25 von unten schalte hinter „Lohnsatz" ein: auf der Ilseder Hütte.
= 257 rechts, Zeile 6 von unten lies: die vorletzte statt diese.
= 258 links, Zeile 15 von oben lies: Isolirschichten statt Isolirschachten.
= 258 links, Zeile 25 von unten lies: Meyer statt Müller.
= 258 links, Zeile 24 von unten schalte hinter „Tabelle" ein: cfr. pag. 257.
= 259 links, Zeile 19 von oben lies: Lengerich statt Langerich.
= 259 rechts, Zeile 6 von unten lies: $5{,}_{10}$ statt 5_{01}.
= 259 = = 1 = = = $2{,}_{407}$ statt $2{,}_{479}$.
= 260 links, = 5 = = = 583 statt 83.
= 261 rechts, = 31 = = = hat statt soll.
= 262 links, = 5 = = = ungedeckte statt eingedeckte.
= 275 links, Zeile 30 und Seite 276 links Zeile 26 von unten lies: Himten statt Hunten.
= 276 rechts, Zeile 3 von unten lies: 4, = 10 statt $4{,}_{10}$.

Sechszehnte Vernehmung.

Seite 279 rechts, Zeile 21 von unten schalte hinter „beispielsweise" ein: für.
= 280 links, Zeile 10 des Textes von unten schalte hinter „bedacht" ein: die Ausgaben für.
= 280 rechts, Zeile 14 von oben lies: was statt welche.
= 282 = = 12 = = = Kohlenpreisen statt Kostenpreisen.
= 283 rechts, Zeile 23 von unten lies: daß statt das.
= 285 links über der Tabelle Zeile 12 aufwärts lies: Es ist ungefähr ein Pfennig statt nicht ganz unter einen Pfennig.
= 285 links unten im Kopf der Tabelle und rechts oben in Zeile 7 und 11 lies: km statt kg.
= 285 rechts in der Tabelle Spalte 3 Zeile 2 von unten lies: $3{,}_{060}$ statt $2{,}_{060}$.
= 287 rechts in der oberen Tabelle Spalte 2 lies: $6{,}_{50}$ statt $2{,}_{50}$.
= 291 links, Tabelle lies: Versandt-Waggon à 100 Ctr. statt Versandt pro 100 Ctr.
= 292 links, Zeile 24 von unten lies: Fragen statt Frachten.
= 292 rechts, Zeile 32 von oben lies: wachsende statt nachstehende.
= 292 rechts, Zeile 23 von unten lies: Nein! die Ermäßigung könnte statt Ja — bis — kann.
294 rechts, Zeile 30 von unten lies: Eisenindustrie statt Industrie.

Seite 296 Spalte 4 Zeile 12 von unten lies $7{,}_{47}$ statt $4{,}_{47}$.
= 297 = 8 = 3 = oben = $13{,}_{86}$ = $13{,}_{36}$.
= 297 = 13 = 3 = = soll heißen $5{,}_{46}$.
= 298 = 9 = 6 = = lies: $5{,}_{589}$ statt $2{,}_{589}$.
= 298 = 12 = 6 = = = $0{,}_{585}$ = $0{,}_{285}$.
= 298 = 6 = 14 = = = $0{,}_{215}$ = $0{,}_{21}$.
= 298 = 2 = 2 und Spalte 2 Zeile 1 von unten lies: 3 Quartale statt 3. Quartal.
= 298 Spalte 3 Zeile 1 von unten lies: 2 558 806 statt 2 528 806.
= 300 für 1877 lfde. Nr. I. 6 lies: $27{,}_{80}$ statt $27{,}_{30}$.
= 300 = 1877 = = II. 2 = $4{,}_{9}$ = $4{,}_{2}$.
= 300 = 1875 = = II. 3 = $9{,}_{03}$ = $9{,}_{3}$.
= 300 = 1876 = = II. 7 = $8{,}_{07}$ = $8{,}_{7}$.
= 301 Spalte 8. = = 30. lies: ver. statt der.
= 302 = 5e. = = 21. = $4{,}_{110}$ = $4{,}_{116}$.
= 302 = 4c. = = 27. = $0{,}_{632}$ = $1{,}_{632}$.
= 304 = 3. Kopf der Tabelle lies: kg statt gk.

Siebzehnte Vernehmung.

Seite 307 links, Zeile 11 von oben lies: Ukermärkischer statt General.
= 307 rechts, Zeile 4 von oben lies: enthalten statt enthält.
= 307 rechts, Zeile 6 von unten lies: Hakenspitzen statt Haken, Spitzen.
= 308 rechts, Zeile 30 von oben lies: Kirbymaschine statt Kirkbymaschine.
= 310 links, Zeile 14 von oben ist einzuschalten: „Die (auf S. 311) nebenstehenden Tabellen werden überreicht." Da sich auf diese die folgende Frage und Antwort bezieht.
= 312 links, Zeile 20 von oben lies: vertheuern statt vertehnern.
= 312 links Zeile 29 von oben lies: Saatpflüge statt Saatpflge.
= 312 links, Zeile 29 von oben lies: Pferderechen statt Pferuderechen.

Achtzehnte Vernehmung.

Seite 318 links, Zeile 29 von oben lies: Koke statt Kake.
= 318 rechts, Zeile 17 von oben lies: Zorres statt Sorrez.

Neunzehnte Vernehmung.

Seite 325 rechts, Zeile 11 von unten lies: 765 statt: 756.
= 328 Zeile 19 von oben der Tabelle Spalte 3 lies: $14{,}_{40}$ statt $14{,}_{10}$.
= 329 links, Zeile 38 von oben lies: $1{,}_{30}$ statt $1{,}_{0}$.
= 330 = = 7 = unten = auch statt noch.
= 333 = = 23 = oben = 1876 statt 1866.
= 333 = = 28 = = schalte hinter „natürlich" ein: nie.

Zwanzigste Vernehmung.

Seite 338 links, Zeile 31 von oben lies: Freudenstadt statt Neuenburg.
= 340 rechts Zeile 17 von oben lies: anders. Für statt anders für.

Der Sachverständige, Herr Oekonomierath Ramm hat nachträglich folgende Berichtigung eingesendet:

„Es ist mir sehr unangenehm, daß ich bei meiner Vernehmung vor der Eisen-Enquete-Kommission die Fragen, welche die Hufnägel betreffen, nicht richtig beantworten konnte, habe mich deshalb nach meiner Zurückkunft bemüht, die einschlägigen Verhältnisse genauer kennen zu lernen, und gebe das Nachfolgende als Resultat meiner Nachforschungen.

Die Hufnägelfabrikation wird schon seit langer Zeit hauptsächlich in Freudenstadt auf dem Schwarzwalde betrieben, und wurde hierzu ein in dem Staatswerke Christophsthal hergestelltes, für diesen Zweck besonders taugliches Holzkohleneisen im Quantum von ca. 15 000 Ctr. jährlich verwendet. Nachdem aber vor wenigen Jahren das hierzu verwendete, in der Umgegend gewonnene, Erz nicht mehr zu bekommen war, auch die Holzkohlen zu theuer wurden, war das Werk nicht mehr im Stande dieses Nageleisen in gleicher Qualität herzustellen, wodurch die Freudenstädter Hufnägel sehr in Mißkredit kamen. Um den alten Ruf wieder herzustellen, mußten die dortigen Nagelschmiede zu schwedischem Eisen greifen, das sie gegenwärtig fast ausschließlich verwenden. Die von demselben hergestellten Hufnägel sollen so vorzüglich sein, daß keine Konkurrenz neben ihnen aufkommen kann, und dieselben von der Armee, der Post und auch von den Hufschmieden in Stadt und Land ausschließlich benutzt werden."

Einundzwanzigste Vernehmung.

Seite 343 rechts, Zeile 15 von unten lies: $3,_{20}$ ℳ statt $3,_{20}$
= 344 = = 3 = = = einzubegreifen statt einzubegreien.
= 346 links, Zeile 18 von unten schalte hinter „Maße" ein: Mangel.
= 346 rechts, Zeile 9 von unten lies: meine statt eine.
= 347 links, = 32 = = = meinem statt einem.
= 348 rechts, Zeile 25 von unten lies: Valuta statt Valuten.
= 349 rechts, Zeile 13 von unten lies: $8,_{21}$ statt $8,_{31}$.
= 350 links, = 6 = oben = stillsetzen statt stillsitzen.
= 350 links, Zeile 34 von oben lies: Bandeisen statt Bankeisen.
= 351 links, Zeile 19 von unten lies: wohl statt blos.
= 352 = = 18 und 19 von oben lies: von A. Schönava in statt in A.-Schönava und.
= 353 links, Zeile 4 von unten streiche: ;
= 355 rechts, = 10 = oben lies: Pflicht statt Pflich.
= 355 = = 18 = = schalte hinter „Hufstabeisen," ein: kein.
= 356 rechts, Zeile 28 von oben streiche: bestellt.
= 358 = = 16 = = schalte hinter „Warschau" ein: pro Pud.
= 358 rechts, Zeile 3 von unten schalte hinter „Selbstkosten" ein: in Bezug auf Oesterreich.
= 359 links, Zeile 4 von oben lies: nur statt uns.
= 361 rechts, = 13 = = = Resultante statt Resultate.

Zweiundzwanzigste Vernehmung.

Seite 372 rechts, Zeile 4 von oben lies: Gantry statt Gantey.
= 372 rechts, Zeile 4 von oben lies: Furnace statt Fournace.
= 372 rechts, Zeile 6 von oben lies: bars statt Cars.
= 373 = = 6 = = streiche: R.
= 374 links, = 5 = unten lies: $11,_{50}$ statt $10,_{50}$.
= 376 rechts, = 24 = oben lies: Gartsherrie statt Gartsherrei.
= 376 rechts, Zeile 32 von oben lies: at statt ad.
= 376 = = 35 = = = Carron statt Careon.
= 376 rechts, Zeile 36 von oben lies: selected statt secteb.
= 376 rechts, Zeile 38 von oben lies: Kinneil at statt Rinneil a.

Dreiundzwanzigste Vernehmung.

Seite 387 rechts, Zeile 3 von oben lies: Gegenthal statt Geyenthal.
= 388 links, Zeile 4 von oben lies: den statt der.
= 388 rechts, = 24 = unten schalte hinter „Invaliden" ein: Wittwen und Waisen.
= 390 links, Zeile 6 von unten schalte hinter „auch" ein: zuletzt.
= 392 links, Zeile 16 von unten lies: also statt aber.
= 394 rechts, = 20 = oben = Roheisens statt Eisens.
= 395 rechts, Zeile 18 bis 20 von unten lies: die Arbeit der ersten Arbeiter wird heute gern von Meistern, die der Hülfsarbeiter von ersten Arbeitern übernommen statt „die Arbeit der Meister — bis — Hülfsarbeitern".
= 397 rechts, Zeile 1 von oben lies: also statt aber.
= 401 links, = 22 = unten = Roheisenmöller Schlacken statt Roheisen Möllerschlacken.
= 401 rechts, Zeile 4 von unten streiche hinter „der": den.
= 402 links, Zeile 32 von oben lies: also statt aber.
= 408 rechts = 31 = unten = . statt ?

Vierundzwanzigste Vernehmung.

Seite 413 links, Zeile 25 von unten und ferner lies: Canstatt statt Cannstatt.
= 414 links, Zeile 31 von unten lies: von schottischen Marken beziehen wir statt schottische — bis — aus.
= 415 links, Zeile 33 von unten lies: 34 statt 35.
= 415 = = 31 = = = 32 = 33.
= 415 = = 30 = = = 35 u. 33 statt 36.
= 415 rechts, = 12 von oben = 45 statt 55.
= 415 = = 25 = = = 98 = 102.
= 416 links, = 4 = = = 70—100 statt 40—60.
= 416 links, Zeile 2 von unten schalte hinter „Selbstkosten" ein: der Rohmaterialien und Halbfabrikate.
= 416 rechts, Zeile 8 von oben schalte hinter „Selbstkosten" ein: unserer Fabrikate.
= 416 rechts, Zeile 15 von unten lies 1864 statt 1865.
= 417 links, Zeile 25 von oben schalte hinter „Auslande" ein: schutzlos.

Seite 417 rechts, Zeile 12 von oben schalte vor „Maschinen" ein: Werkzeug-
" 418 rechts, Zeile 24 von oben lies: $4,_{03}$ statt $4,_{3}$.
" 418 " " 16 " unten schalte hinter „Spezialtarif" ein: 1.
" 419 links, Zeile 9 von unten setze hinter „18 ℳ": pro Zentner ab Werkstätte.
" 419 rechts, Zeile 22 von unten lies: „zu" statt von.
" 419 " " 14 " " " unseren statt unsere.
" 423 links, Zeile 5 von oben lies: Mühlen u. s. w.; statt Mühleneisen.
" 423 links, Zeile 15 von unten lies: Metallwaaren statt Wellwaaren.
" 423 rechts, Zeile 25 von unten schalte vor „Papierfabriken" ein: Maschinen für.
" 424 links, Zeile 25 von oben lies: hörte z. B. statt weiß aber.
" 425 links, Zeile 9 von unten lies: Wiedereinführung statt Einführung
" 425 rechts, Zeile 17 von oben lies 140 statt 120.
" 425 " " 17 " " schalte hinter „pCt." ein: unserer Verkaufspreise.
" 425 rechts, Zeile 21 von unten lies: abgeschlossen statt abgewickelt.
" 426 links, Zeile 22 lies: Wiedereinführung von Zöllen statt die Zölle.
" 426 rechts, Zeile 14 von oben lies: bezahlen statt heben.
" 426 rechts, Zeile 1 von unten lies: 55 — 75 statt 26—32.
" 427 links, Zeile 23 von oben lies: □m statt □
" 427 " " 23 " " schalte hinter „wir" ein: für Rußland.
" 427 links, Zeile 24 von oben lies: der Zoll statt das.
" 427 " " 24 " " " 143 statt 153.
" 427 " " 25 " " " diese Prozentsätze gelten statt der Prozentsatz gilt.
" 427 links, Zeile 26 von oben schalte vor „Zoll" ein: russische.
" 428 links, Zeile 23 von oben lies: der statt des.
" 428 rechts, Zeile 20 von oben lies: gering zu statt zu gering.

Fünfundzwanzigste Vernehmung.

Seite 446 links, Zeile 5 von unten schalte hinter „Arbeiter" ein: .
" 449 rechts, " 29 " " lies: Ostrau statt Oesterreich.
" 454 links, Zeile 23 " oben " Ablade- statt Ableite-

Sechsundzwanzigste Vernehmung.

Seite 461 rechts, Zeile 20 und 21 von oben die Worte „nach Antwerpen" sind hinter „Exporttarif" zu setzen.
" 461 rechts, Zeile 28 von oben schalte vor „Ostbahn" ein: französischen.
" 462 links, Zeile 18 von unten setze hinter „ℳ." die Worte: ab Ars.
" 465 rechts, Zeile 23 von unten lies: angeboten statt gefragt.
" 466 rechts, Zeile 33 von unten setze hinter „Einfuhr" ,.
" 467 " " 32 " oben lies: legalen statt loyalen.

Seite 468 links, Zeile 6 von oben lies: Westfalen statt Deutschland.
" 469 links, Zeile 26 von unten lies: Industriebezirk statt Industrie.
" 470 rechts, Zeile 28 von unten lies: für die statt für ein.
" 471 links, Zeile 27 von oben lies: wenigen statt weniger.
" 472 links, Zeile 14 von unten lies: Gebühr statt Zoll.

Siebenundzwanzigste Vernehmung.

Seite 475 rechts, Zeile 11 von unten lies: umgekehrt statt umgehrt.
" 478 rechts, Zeile 30 von unten lies: 1 statt 2.
" 485 " " 17 " " " nur " nun.
" 485 " " 13 " " " kalkulire statt kulkulire.

Achtundzwanzigste Vernehmung.

Seite 489 links, Zeile 7 von oben lies: 2 924 kg statt: 2 940 kg
" 489 " " 18 " " " Abbrand " Abbruch
" 489 " " 32 " unten " $57,_{47}$ " $54,_{17}$
" 489 rechts, " 8 " " " Gräfenbacher statt: Giesenbacher.
" 490 rechts, Zeile 14 von oben lies: $10,_{23}$ statt: $10,_{93}$.
" 491 links, " 5 u. 6 " " " $18,_{25}$ " $18,_{5}$.
" 492 " " 12 " " " $98,_{75}$ " $98,_{5}$.
" 492 rechts, " 15 " " " $1,_{80}$ " $1,_{18}$.
" 493 " " 33 " " " $2,_{08}$ " $2,_{8}$.
" 494 links, Zeile 20 von unten lies: Exportbonifikation statt: Importbonifikation.
" 495 links, Zeile 25 von unten lies: Benkieser statt: Bentricker.
" 495 rechts, Zeile 27 von unten lies: $87,_{80}$ statt: $88,_{78}$.
" 496 " " 29 " oben " 6 559 000 kg statt: 6 519 000 kg.
" 499 links, Zeile 33 von oben lies: Saaralb statt: Saaralle.
" 500 Die *) in der Tabelle bedeuten, daß die Leitungen 1877/78 ausgeführt wurden.
" 503 rechts, Zeile 15 von oben lies: Verkauf statt: Transport.
" 504 links, Zeile 6 von oben lies: Karcher statt: Kascher.
" 504 rechts, Zeile 14 von unten lies: Roheisen statt: Gußeisen.
" 505 rechts, Zeile 2 von oben lies: 1 122 000 kg statt: 1 121 000 kg.

Neunundzwanzigste Vernehmung.

Seite 508 links, Zeile 2 von unten lies: Verkokungskosten statt Verladungskosten.
" 509 rechts, Zeile 13 von oben lies: $0,_{309}$ statt $0,_{343}$.
" 509 " " 15 " " " $0,_{078}$ " $0,_{044}$.
" 509 " " 30 " " streiche: „nur".
" 512 " " 3 " " streiche: „nicht".
" 512 " " 17 " unten lies: Arbeiter statt Arbeiten.
" 513 Tabelle 1. Spalte 3 letzte Zahl lies: 148 322 statt 184 321.
" 513 links, Zeile 18 von unten lies: Bauguß statt Baufach.

Seite 513 links, Zeile 4 von unten lies kaum statt Keinem.
= 513 rechts, Zeile 25 schalte hinter „1850" ein: an.
= 513 rechts, Zeile 19 von unten schalte hinter „Löhne" ein: gegenwärtig.
= 518 rechts, Zeile 28 von unten lies: eben statt aber.
= 521 = = 5 = oben = Material statt Maschinen.
= 522 rechts, Zeile 7 = unten schalte hinter „als" ein: oberschlesisches.
= 524 rechts, Zeile 10 von oben lies: Ersparungen statt Erschwerungen.
= 526 rechts, Zeile 4 von unten lies: Einführung statt Erhöhung.

Dreißigste Vernehmung.

Seite 531 rechts, Zeile 14 von unten lies: Ponneschau statt Ponnoschau.
= 532 rechts, in Spalte 10, Gehalt in Prozenten der Generalkosten pro 1877/1878 lies: 19,$_{1}$ statt „9.
= 533 links, Zeile 24 von unten schalte hinter 11. Juli" ein: 1870.
= 534 links, Zeile 29 = = lies: 2 485 000 statt 2 485 009.
= 534 rechts, Tabelle Spalte links, Bleche, Zeile 9 von unten lies: Holzkohlenqualität.
= 536 rechts, Zeile 11 von oben lies: mit statt auf.
= 537 links, = 20 = unten = ihnen statt Ihnen.
= 537 rechts, = 24 = = = 17,$_{74}$ statt 27,$_{74}$.
= 537 = = 23 = = = 22,$_{30}$ statt 12,$_{30}$.
= 540 links, = 14 = oben = gestaltet statt gestattet.
= 540 links, Zeile 18 = unten = Hull statt Hall.
= 546 Tabelle links Spalte 3 Zollsatz pro Zentner oben lies: 1,$_{50}$ statt 1,$_{0}$.

Einunddreißigste Vernehmung.

Seite 553 links, Zeile 22 von unten lies: Schiff statt Schicht.

Zweiunddreißigste Vernehmung.

Seite 561 rechts, Zeile 12 von unten lies: Fowler'schen statt Fauler'schen.
= 563 rechts, Zeile 21 von unten schalte hinter „nicht" ein: allein.

Vierunddreißigste Vernehmung.

Seite 596 Spalte 2 unter II. 3 lies: Bandeisen statt Eisenband.
= 597 Spalte 1875 unter II. 9 lies: 442 020 statt 44 202.
= 597 Spalte 1877 unter II. 8 lies: 25 835 statt 25 831.
= 598/99 im Kopfe für 1. Lokomotiven lies: Durchschnittspreis pro Stück.
= 598 Spalte 1873 unter 1 c. Zeile 4 lies: 55 500 statt 35 500.
= 598/99 unter 2. Axen rc. in der Kolonne „Durchschnittspreis" lies durchweg: pro 1 000 kg.
= 600 Spalte Materialien unter Nr. 5 hinter Tender füge *) hinzu.
Seite 601 Spalte 1878 unter Nr. 3, lies: 110 901,$_{5}$ statt 110 989,$_{5}$
= 602 Spalte 1873 Zeile 1 von unten lies: 531 736 statt 541 736.
= 604 Spalte 1873 unter Nr. 10 lies: 18 ₰ statt 81 ₰.
= 611 = 1873 bei Schraubenbolzen pro 100 kg lies: 60,$_{50}$ statt 60.
= 612 Spalte 2 oben, hinter Rheinische Bahn füge *) hinzu.
= 612 Spalte 1 Klammer 2 fällt weg: Werkzeugstahl.
= 612 Spalte 1 vor „diese Durchschnittspreise" füge *) hinzu.
= 612 Spalte 1 lies: Rheinische Bahn statt Rheinbahn.
= 612 Spalte 1878 unter Lokomotiven pro Stück, Französische Nordbahn lies: 38 005 statt 3 800.
= 613 Spalte 1870 Zeile 1 lies: 49,$_{70}$ statt 49,$_{0}$
= 621 links, Zeile 5 von oben lies: 38 402 490 statt 25 009 557.
= 621 links, Zeile 6 von oben lies: 38 529 678 statt 25 937 784.
= 621 links, Zeile 6 von oben lies: 127 188 statt 928 227.

Fünfunddreißigste Vernehmung.

Seite 625 rechts, Zeile 22 von unten lies: den Rest statt die Reste.
= 627 rechts, Zeile 12 von unten lies: üblich statt natürlich.
= 628 links, Zeile 17 von unten lies: dafür statt daher.
= 629 links, Zeile 11 von oben schalte vor „liegen" ein: oft.
= 631 links, Zeile 28 von oben lies: Dombrowaer statt Dombrowkaer.

Sechsunddreißigste Vernehmung.

Seite 637 links, Zeile 18 von oben lies: Brackwede statt Brackrode.
= 648 links, Zeile 25 von oben setze vor „Diese": Herr **Tenge**:
= 648 links, Zeile 27 von oben lies: Vorsitzender statt Herr **Tenge**:
= 648 links, Zeile 28 von oben setze vor „Die Frage": Herr **Tenge**:

Siebenunddreißigste Vernehmung.

Seite 656 links, Zeile 11 von oben streiche: für.
= 657 rechts, = 29 = = lies: Generalabrechnung statt Generalversammlung.
= 665 rechts, Zeile 34 von oben lies: Abschluß statt Anschluß.

Achtunddreißigste Vernehmung.

Seite 669 links, Zeile 15 von unten lies: Eisen statt Erzen.
= 670 links, Zeile 30 von unten lies: Generalspesen statt Löhne.
= 676 rechts, Zeile 30 von oben lies: hinter hat , statt .
= 680 links, = 16 = = = des statt das.

Vierzigste Vernehmung.

Seite 693 rechts, Zeile 15 von unten lies km statt kg.

= 693 = = 12 = = = Rotheisensteine statt Roheisensteine.

= 698 links, Zeile 25 von unten lies: Arbeiterhaus statt Arbeitshaus.

Einundvierzigste Vernehmung.

Seite 710 unten, Tabelle 1 und 2 bezieht sich auf 100 kg in Mark.

= 711 oben, Tabelle 3 bezieht sich auf 10 000 kg in Mark.

= 713 links, Zeile 14 von oben lies: Kupfer statt Nickel.

= 714 rechts, Zeile 16 von unten lies: sich statt sind.

= 716 links, = 29 = = = Zollübergänge statt Zollsätze.

= 716 links, Zeile 14 von unten lies: $3,_{50}$ M. statt 2 M.

= 717 links, Zeile 25 von unten lies: Eisenwerken statt Eisenwerften.

= 717 links, Zeile 13 von unten lies: nur statt erst.

Zweiundvierzigste Vernehmung.

Seite 720 rechts, Zeile 30 von oben lies: ihr statt ihm.

= 721 links, = 33 = unten = store = stare.

= 721 = = 10 = = streiche: $1^1/_4$ Sgr.

= 725 rechts, letzte Zeile lies: 4 Uhr statt 3 Uhr.

Dreiundvierzigste Vernehmung.

Seite 736 rechts, Zeile 11 von unten lies: $2,_{32}$ statt $2,_{2}$.

= 738 links, = 20 = oben = $0,_{8}$ = $0,_{7}$.

= 742 = = 19 = unten = $6,_{6}$ = 66.

Vierundvierzigste Vernehmung.

Seite 749 links, Zeile 8 von unten lies: mit statt und.

= 750 rechts, Zeile 32 von oben streiche: und Schwellen.

= 751 rechts, Zeile 6 von oben lies: Maxhütte statt Mannheim.

= 751 rechts, Zeile 22 von oben streiche: Schwellen und.

= 755 rechts, Zeile 30 von oben lies: 168 statt 167.

= 755 = = 32 = unten = 146 = 138.

= 755 = = 31 = = = Roheisen statt das.

Seite 755 rechts, Zeile 18 von unten lies: 168 statt 167.

= 756 links, in der Zusammenstellung, Spalte 3 pro 1877 lies: $168,_{00}$ statt $165,_{00}$.

= 756 links, in der Zusammenstellung, Spalte 6 pro 1877 lies: 146 statt 140.

= 756 rechts, Zeile 18 von oben lies: 180 statt 150.

= 761 = = 11 = = = 15 000 000 bis 18 000 000 statt 1 500 000 bis 1 800 000.

= 762 links, Zeile 19 von oben schalte hinter „auf" ein: Roheisen.

Fünfundvierzigste Vernehmung.

Seite 764, Tabelle 1, links, Zeile 14 von unten lies: = statt und.

= 764, Tabelle 1, rechts, letzte Spalte, dritte Zahlenreihe von unten lies: 320 statt 300.

= 765 rechts, Zeile 23 von unten lies: ja statt nicht.

= 765 = = 23 = = schalte hinter „wir" ein: schon.

= 766, Tabelle 3, Spalte 5 und 7 lies: Totalsumme 97 resp. 100.

= 766 rechts, Zeile 28 von unten lies: Schlumberger statt v. Schloer.

= 767 rechts, Zeile 5 von unten streiche: kleine Kinder.

= 768 = = 1 = oben lies: Preß= statt Paß=.

= 768 = = 17 = unten schalte hinter „in" ein: England und.

= 770 rechts, Zeile 28 von unten lies: billiger statt ziemlich billig.

= 777 rechts, Zeile 20 von oben streiche Aber.

= 778 links, = 9 = = lies: Hypothekengesetz statt Importgesetz.

Sechsundvierzigste Vernehmung.

Seite 798 rechts, Zeile 8 und 12 von oben lies: **110** statt **115**.

= 798 rechts, Zeile 14 von oben lies: 10 000 t statt 110 000 t.

= 798 rechts, Zeile 15 von oben lies: **124** statt **104**.

= 807 rechts, Zeile 13 von unten lies: keine statt eine.

= 809 rechts, Zeile 18 von oben lies: meine statt eine.

= 811 links, Zeile 31 von oben lies: mit statt nach.

= 812 = = 7 von unten lies: heben statt haben.

= 812 rechts, Zeile 14 von oben lies: leiten statt leisten.

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Reichs-Enquete für die Eisenindustrie 1878

Bd.: 4

(Berlin) 1879